
UC-NRLF
$B 98 238



INSTITUTO POLYTECHNICO BRAZILEIRO

A ESTRADA DE FERRO MAUÁ

E O VISCONDE DE MAUÁ

COMMEMORAÇÃO DO 1.º CINCOENTENARIO
DA INAUGURAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO DO BRAZIL.
O VISCONDE DE MAUÁ

(Extrahido do 30.º tomo da Revista)

RIO DE JANEIRO
Typographia Leuzinger
1904







VISCONDE DE MAUÁ

DISCURSO

DE

ABERTURA DA SESSÃO SOLEMNE

PROFERIDO PELO

Dr. Antonio de Paula Freitas

Presidente do Instituto Polytechnico Brazileiro

Senhores!

O assumpto que nos congrega hoje n'este recinto é de tal alcance nacional, que por si só inspira a sympathia e desperta o interesse do povo brazileiro.

Vamos commemorar com a solemnidade que lhe é propria, o cincoentenario de uma data auspiciosa da nossa historia patria, e pela voz eloquente do illustrado consocio a quem me caberá em breve a satisfação de conceder a palavra, teremos o ensejo de reconhecer como se entrelaça a historia de um dos factos brilhantes da vida nacional—*o da inauguração da viação ferrea no Brazil*—com o famoso varão, nosso pranteado consocio, o inolvidavel *Visconde de Mauá*, a cuja memoria nos pressuramos hoje em render o mais justo preito de homenagem e profunda veneração.

Era a viação ferrea um problema que o Brazil aspirava ver resolvido; mas não o conseguia sem reluctancias, sem contratempos, sem longas discussões, sem as duvidas que então suscitava, e que causaram ao benemerito varão, como a muitos outros, as agruras e contrariedades tão frequentes entre aquelles que prestam á patria serviços expontaneos sem o reboliço das ostentações, ou o prurido das ovações.

Surge porém a posteridade: e eil-a que vem entoar hymnos á gloria do digno compatriota, exaltar os seus serviços, e depôr no pedestal da sua existencia a palma de louros que recorda a inauguração no Brazil de um dos mais uteis commettimentos de que tanto o paiz carecia para o seu progresso e para o seu desenvolvimento.

Eil-a, a posteridade. Ella é a salvaguarda dos benemeritos. Os seus juizos desprevenidos, quaes os de um tribunal severo e conspicuo, reservam a immortalidade aos grandes genios nas sciencias, artes e industrias, tão bem como reivindicam a gloria para os audazes empre-

hendedores, a gratidão para os denodados compatriotas, e a justiça para aquelles que della foram despojados.

Basta compulsar os annaes da historia para verificar a consagração de semelhantes factos, desde os tempos mais remotos.

Socrates teve na cicuta, que foi condemnado a tragar, o remate da firmeza do seu caracter e patriotismo : Tasso teve o hospital por capitólio do seu genio : Camões a pobresa extrema, a miseria, por diadema : Dante o exilio por fecho da sua existencia : Galileo o carcere por apotheóse : e o maior regenerador da humanidade o crucificamento por altar: mas, após tão revoltantes successos, onde se revelam a ingratidão, o odio, a perseguição ou o capricho dos proprios contemporaneos, erguem-se os venerandos vultos das victimas fulgurando no pantheon da historia, e tendo, burilado nas frontes aureoladas de gloria, o emblema da sua grandeza.

E' o caso que nos preoccupa n'este momento.

Não vimos fallar do presente, ou dos nossos contemporaneos : não vimos, menos ainda, glorificar o futuro da nossa patria, d'esta terra aliás, que, pura como o sol que a alumia, livre como o ar que n'ella se respira, desejâmos ver sempre estavel como o globo em que se firma, caminhando na senda do progresso e da civilisação e tendendo para a perfectibilidade das suas instituições, para esse ideal engendrado no seio das mais puras crenças, acariciado sempre pela philosophia, alimentado pelo sopro divino, e robustecido em renhidas luctas, que estimulam as aspirações da intelligencia e lançam as nações na via da prosperidade.

Por mais bellas entretanto que sejam taes aspirações, por mais dignas que sejam as intenções a respeito da vida serena e placida da nossa patria, não é do seu presente ou do seu futuro que vimos aqui occupar a vossa attenção na solemne sessão que celebramos.

O nosso objectivo é recordar o passado, um momento feliz, que já se foi, da nossa patria, e que nos legou entretanto as mais gratas recordações ; é rememorar a tenacidade de um varão que fez o Brazil assignalar-se no mundo inteiro pela conquista de um dos mais energicos commettimentos que então podia aspirar.

A celebração de taes anniversarios é o mais bello e sublime effeito das manifestações calmas e sinceras do nosso espirito : é um habito em tudo conforme ao genio de um povo livre, porque relembra a victoria do direito, e a consagração da justiça.

Taes festas servem não somente para medir, sobre a róta das idéas, a distancia que uma nação ha percorrido nos annaes da sua existencia, como tambem para avaliar o que ainda tem a percorrer.

Ellas illuminam o valor tradicional dos principios que glorificam, e perpetuam a memoria dos que em taes luctas foram os apostolos, defensores ou martyres.

E' indubitavelmente digno e nobre que não olvidemos o merito dos concidadãos, que engrandeceram a nossa patria pelas brilhantes conquistas do talento e do trabalho, mas sobem de ponto estas manifestações, quando taes conquistas visam os instrumentos essenciaes e fecundos, de que bróta triumphante o progresso material e moral da nação.

E' vezo injustificavel entre nós deixar segredado nas nossas mentes o que de util, notavel, original por vezes e digno de admiração realisamos, descobrimos, ou meditamos, tornando-se assim desconhecido dos outros paizes o fructo dos nossos esforços, ou o resultado das nossas pesquizas.

As festas anniversarias sobrevêm ao menos para preencher esta lacuna, e pagar aos benemeritos da patria a divida que em sua vida traçaram os seus contemporaneos.

Em seguimento a Mauá appareceráõ outros concidadãos, que tambem mereceráõ gloriosas palmas pela relevancia dos serviços que prestaram ao Brazil. Em breve teremos a satisfação de presenciar o anniversario da inauguração dos telegraphos entre nós.

A inauguração da viação ferrea no Brazil em 30 de abril de 1854 esculpio para sempre nos annaes da America do Sul, que foi o Brazil um dos primeiros paizes que n'este torrão americano fez sybilar a locomotiva, vencendo as distancias, e correndo em auxilio das forças vivas dos nossos sertões.

Não é só o Instituto Polytechnico Brazileiro, que sobrevem hoje a entoar canticos pelo grande acontecimento devido a Mauá : o inclyto Club de Engenharia manifestou egualmente os seus justos sentimentos de veneração, promovendo a creação de um monumento, em uma das nossas praças publicas, em honra ao benemerito cidadão.

O Instituto, porém, sem quebrar as normas de modestia que sempre tem presidido ao sereno deslisar da sua existencia, resolveu festejar a grande data de 30 de abril de 1854, realçando os serviços do benemerito consocio, que tanto ergueu o paiz no consenso industrial das

nações, e animando pela recordação de taes exemplos os que são chamados a seguir-lhes os passos nas lides patrioticas da vida nacional.

E assim confirmará e justificará ainda uma vez a divisa que adoptou, como a fiel e caracteristica expressão dos seus intentos—*Pro Brazilia connitamur.*

MEMORIA COMMEMORATIVA

DO

Cincoentenario das estradas de ferro do Brazil

Lida na solemnidade do Instituto Polytechnico Brazileiro
em 30 de Abril de 1904

PELO

Dr. V. A. de Paula Pessôa

Engenheiro Civil, socio effectivo do Instituto Polytechnico Brazileiro,
socio e membro do Conselho Director do Club de Engenharia, membro do Congresso
Scientifico Latino Americano, etc., etc.

ORADOR OFFICIAL DO INSTITUTO

Senhores!

Quando me vieram dizer, que eu tinha sido escolhido para escrever a—Memoria Commemorativa—d'esta solemnidade, eu estremeci de chofre ante a responsabilidade moral de tão honroso encargo e senti, em todo o meu ser, uma sensação de esmagamento, como si houvesse sobre mim desabado um pezo formidavel.

E' que o meu espirito, n'um relancear de conjuncto, rapido como o luzir do relampago, comprehendeu bem as difficuldades da tarefa: comparando a vastidão de sua grandeza objectiva com a diminuta escassez de tempo para sua execução, avaliando o trabalho de pesquizas pelos embaraços insuperaveis da obtenção de elementos necessarios e finalmente lobrigando, ao longe, n'esse mar encapellado de duvidas e incertezas, as possibilidades ameaçadoras de um naufragio provavel.

E recusei o convite.

A insistencia captivante, de envolta á considerações ponderosas, do illustrado Mestre que preside á esta Sessão, fizeram-me demover do proposito de recusa e tomar sobre mim tamanha empreza, para a qual humildemente imploro a generosa benevolencia de todos.

Eu não pertenço ao numero dos que acreditam nas *coincidencias e acasos felizes* para explicar o apparecimento de homens illustres que surgem, n'um momento dado, do seio das sociedades em que vivem, destacando-se de todos no turbilhão da vida humana.

Em todos os campos da actividade, em todos os ramos dos conhecimentos, em todas as industrias, em todas as invenções, em todos os descobrimentos, em tudo o que o homem tem cogitado ou procurado fazer executar, em tudo o que sua intelligencia impulsionou e ha de impulsionar,—em tudo—surge, de espaço a espaço, um vulto predestinado.

E' estudando-o desde o berço, acompanhando a evolução de sua existencia, que poderemos reconhecer n'esses homens qualidades differentes das dos outros, precoces aptidões admiraveis, facilidades assombrozas de apprehensão dos mais complicados problemas, clarividencias e intuições de idéas que os elevam á categoria de apostolos.

Esses privilegiados vem, em cada geração, assentar a sua tenda de trabalho, proclamar a revolta contra as idéas atrazadas de sua épocha, provocar tempestades nas espheras de toda actividade humana, fecundando a vida, dominando o mundo.

As iniciativas que rompem com as opiniões reinantes são geralmente uteis, arrancam as sociedades do seu torpôr, chamam-na ao sentimento de sua missão de progredir, obrigam-na entrar em seu verdadeiro caminho atravez de seculos e seculos.

E a humanidade tem caminhado e ha de continuar a caminhar, porque não pode girar eternamente no circulo das mesmas idéas, não pode ser representada pela mysteriosa *Kneph*, dos Egypcios, essa curiosa serpe enrolada sobre si mesma, symbolisando a immobilidade.

A cada grito de alarme d'esses genios a produzir uma infiltração continua de elementos novos, tem correspondido infelizmente uma corrente de resistencias occultas e de movimentos apparentes da rotina que constituem e tem constituido a vida e a essencia de todas as sociedades.

*

Entre nós, como um grande missionario ao serviço da iniciativa individual, destaca-se d'esse fundo negro de stagnação em que temos vivido, o vulto grandioso de Irinêo Evangelista de Souza.

E' á sua memoria veneranda que o Instituto Polytechnico Brazileiro vem hoje prestar a mais respeitosa homenagem n'esta modesta commemoração ao cincoentenario da primeira estrada de ferro do Brazil, cuja iniciativa e execução deve-se unicamente a esse grande homem.

Nasceu em 28 de Dezembro de 1813, na freguezia do Arroio Grande, municipio do Jaguarão, no Rio Grande do Sul e aos 9 annos veio para o Rio de Janeiro em busca de um mais vasto theatro para desempenhar a missão que já presentia, entre os seus risos de creança. Aos 12 annos, em 1825, entrou como caixeiro na casa do negociante de fazendas Antonio José Pereira de Al-

meida. [1] Este, retirando-se em 1829 da vida commercial, recommendou o joven Irinêo á uma das mais consideradas casas da praça do Rio de Janeiro, de que era chefe o negociante inglez Ricardo Carruthers.

Taes provas deu de sagacidade esse menino de 16 annos, que o cauteloso inglez não vacillou em associal-o, e pouco depois, em 1836, entregou-lhe a gerencia da casa, retirando-se para a Inglaterra.

Precisava, com effeito, ser esse joven um ente privilegiado para sósinho, ainda imberbe, com 23 annos de idade, encarregar-se tão cedo da direcção de uma grande casa commercial, que jogava com as mais importantes transacções, n'esta e nas praças da Europa, em consequencia de seu desenvolvido commercio de importação e exportação.

Animado d'essa «grande curiosidade de saber que é a fome do espirito», [2] partiu Irinêo, em 1840, para a Inglaterra, a visitar-lhe pela primeira vez; «a *força do destino* porém, que o arrastou a intervir na realisação de muitos e importantes commettimentos» [3] affastou-o de Londres para Bristol, onde um irmão de seu companheiro de viagem, John Morgan, tinha um grande estabelecimento de machinismos e fundição de ferro.

Causou-lhe forte impressão o que ahi viu e observou, *gerando-se* logo em seu espirito a idéa de fundar em sua patria um estabelecimento identico. Em sua permanencia na Inglaterra fundou, de accordo com seu antigo mestre e amigo, a casa Carruthers, De Castro & C., de Manchester.

Voltando ao Brazil, casou-se em 11 de Abril de 1841.

Na carreira commercial, bastaram-lhe, diz elle, vinte annos de actividade sem repouso para assegurar-lhe uma *renda* superior a 50 contos annuaes que bem podia *desfructal-a*, sem engolphar-se em outra esphera de actividade e sem «nodoar seus dedos com tinta, escrevendo petição alguma a nenhum representante de autoridade administrativa de seu paiz.» [4]

Mas em sua alma candida, que não conhecia o mal

---

[1] *Um grande brazileiro*, esboço biographico do Visconde de Mauá, pelo Conselheiro J. C. de Souza Ferreira—1898.

[2] *Le travail humain*, par M. Martin.

[3] *Exposição* do Visconde de Mauá *aos credores de Mauá & C, e ao publico*. Rio de Janeiro, 1878.

[4] *Exposição*, cit.

e se deliciava na pratica do bem, houve essa intensa lucta intima que o arrastava a um idéal differente, á realisação de sonhos que elle já presentia com a prosperidade da épocha de então, comprehendendo, nessa visão admiravel do espirito, que elle «tinha de tornar-se a alma, o guia, d'esse movimento industrial que, acanhado e vacillante, ensaiava as suas forças.» ([1])

Resolvendo entrar no grande mundo da industria, «dir-se-hia e talvez com razão, que os homens excepcionaes, como elle, decifram no céo o seu destino, caminham com os olhos fitos em sua estrella». ([2])

N'essa occasião, elle descreve o estado de sua alma, no trabalho ([3]) a que constantemente me tenho de cingir, em termos claros e singelos: «Travou-se em meu espirito, n'esse momento, uma luta vivaz entre o egoismo que, em maior ou menor dóse, habita o coração do homem e as idéas generosas que, em gráo elevado, me arrastavam a outros destinos, sendo a idéa de vir a possuir grande fortuna, questão secundaria, posso dizel-o affoutamente com a mão na consciencia e os olhos em Deus».

«A illustração, que o estudo e a reflexão haviam dado ao seu talento natural; a actividade, que incessante labor parecia haver dobrado; a fortuna que se accumulára em suas mãos; todas essas conquistas,—elle as considerava—não recompensa de seus constantes e honestos esforços—mas instrumentos que a Providencia lhe confiára para o desempenho de missão mais difficil, mais elevada do que quanto até ahi fizéra.» ([4])

Animado, fortalecido em idèas elevadas e generosas, entrou na lucta em 1841, fundando um estabelecimento de fundição de ferro, machinismos e construcção naval, convencido, como estava, de que «a industria, que manipula o ferro, é a mãe de todas as outras».

«Quando tive o pensamento de mudar de rumo na direcção de minhas occupações, diz elle, ([5]) foi a primeira idéa que tratei de realizar» tendo préviamente obtido do governo a promessa do fornecimento de tubos de encanamento para as aguas do rio Maracanã que iam ser aproveitadas, promessa de encommenda de apparelhos e machinismos e do que fosse relativo á construcção naval.

([1]) *Esboço biographico*, cit.
([2]) » » cit.
([3]) *Exposição*, cit.
([4]) *Esboço biographico*, cit.
([5]) *Exposição*, cit.

« Com essa *base*, diz elle, ([1]) comprei a *miniatura* do que então se chamava *Ponta d'Arêa* ».

Foi esse o seu primeiro emprehendimento industrial, que elle desenvolveu de tal modo que, no fim do primeiro anno, representava quatro vezes o capital primitivo; no fim de onze annos (em 1852) havia construido 72 navios, dos quaes alguns de vella e a mór parte a vapor.

Depois de tão brilhantes provas dadas por uma industria nova que nos estava libertando de muitas exigencias do estrangeiro, veio nova legislação sobre artefactos de ferro, permittindo a entrada de navios, machinismos a vapor e outros — *livres de direito.*

Tornou-se então impossivel a concorrencia com os productos similares do exterior e o estabelecimento decahiu. Pouco tempo depois um pavoroso incendio destruiu a quasi totalidade dos seus edificios.

O espirito superior de Irinêo não se abateu; « a tenacidade que Deus plantou em minha alma, diz elle, ([2]) era indomavel ».

O seu olhar, abrangendo um horisonte mais vasto, fez uma nova tentativa para salvar o grande estabelecimento: empregou os *braços mecanicos* impellidos pela força do vapor; mas foram perdidos e vãos todos esses esforços, o governo cessou suas encommendas, o serviço particular desceu ao minimo e as officinas tiveram de fechar suas portas *á mingua de trabalho!*

Triste disillusão a que a inveja e a calumnia condemnaram este grande espirito que naquellas paginas de dôr de sua *Exposição* assim se exprimiu:

« N'essa occasião (refere se ao incendio) commetti um grande erro: em vez de contentar-me com o prejuizo (500 contos) além de um valor maior em moedas—pouco menos de metade dos lucros que havia auferido — e deixando que os novos interessados soffressem a perda proporcional que lhes tocava, procurei dar nova vida ao estabelecimento industrial e até consegui do corpo legislativo novo emprestimo com as mesmas condições anteriores que teve de ser pago individualmente por mim em seus vencimentos, impossibilitado o estabelecimento de concorrer com a minima parte ».

Não obstante as ingratidões, as luctas soffridas sem a menor queixa, elle ainda tentou novos esforços offere-

---

([1]) *Exposição*, cit.
([2]) *Exposição*, cit,

cendo ao governo o seu estabelecimento para os serviços urgentes da guerra do Paraguay.

Vãos esforços! Despezas e prejuizos inuteis! « Os gritos da inveja e da maledicencia ficam satisfeitos, o grande estabelecimento industrial morre! » ([1])

E' que « o vulto do Barão de Maúa crescêra de mais e esta imprudencia é muitas vezes peccado imperdoavel. » ([2])

Para se avaliar bem o que era então o estabelecimento da *Ponta d'Arêa,* eu necessito trazer fontes insuspeitas, como são os documentos, officiaes d'aquelle tempo.

« Resta fallar da fabrica de fundição de ferro da Ponta d'Arêa.

E' sem contestação o mais importante estabelecimento fabril do Imperio, tem tido melhoramentos constantes e é poderosissimo auxiliar de muitas materias, que promove e alimenta com a faculdade de acharem ellas, em seus productos, meios e recursos que outr'óra mandavam mendigar á Europa, tem produzido importantissimos peças de machinismo, diversas caldeiras para machinas de vapor e entre ellas um jogo de 3 da maior força que até o presente se tem empregado no Brazil, engenhos de assucar e de serrar, guindastes, molinetes, e muitas outras obras entre as quaes os tubos de ferro para o encanamento de Maracanã ». ([3])

Um commissario inspector, nomeado pela presidencia da Provincia do Rio de Janeiro, assim se exprimiu sobre esse estabelecimento :

« Actualmente consta elle de 10 officinas a saber: fundição do ferro, de bronze, mechanica, ferraria, serralheiro, caldeireiros de ferrro, construcção naval, modelladores, apparelhos, velame e galvanismo que por ora não funcciona.

As officinas acima declaradas estão montadas satisfactoriamente; a de fundição consta de tres cupolas cylyndricas e um forno reverbero, com os competentes ventilladores movidos por uma machina a vapor de alta pressão, da força de seis cavallos; duas grandes estufas para o seccamento de moldes e os necessarios carris para levar os objectos, tendo cada uma d'ellas capacidade para accommodar moldes de vinte pés de comprido; ha quatro grandes guindastes da força de duas á cinco toneladas e

---

([1]) *Exposição* cit.

([2]) *Esboço biographico,* cit.

([3]) *Relatorio* do ministerio do Imperio de 1850.

tem tambem caixas proprias para fundição; talvez no valor excedam a vinte contos de réis. Fundiram-se no anno passado grandes cylindros e balanceiras para duas machinas a vapor, uma prensa hydraulica de grande força, galgas muito volumosas para a fabrica de polvora, assim como alguns engenhos para assucar, moendas, caldeiras, e seis centos tubos mensalmente para o encanamento da cidade do Rio de Janeiro e outros objectos pequenos que seria fastidioso numerar». (1)

O grande iniciador dos melhoramentos materiaes de sua patria, nunca se preoccupou com os lucros pecuniarios que lhe poderiam dar as empressas que fundava, e n'esse nobre procedimento está todo o seu elogio, toda a grandeza de sua alma generosa, manifestada em seu ardente patriotismo e em seu admiravel desinteresse, considerado hoje incrivel, «n'esta athmosphera moral que ora nos opprime». (2)

O seu illustre biographo aponta essa feição de seu caracter, mencionando o que lhe referiu um amigo que longamente viveu a seu lado: «O Visconde quando concebia um projecto grandioso, estudava-o, sim, mas raramente consultava sua caixa ou seus livros; a empreza é nobre, é util, dizia elle; hei de encontrar os recursos precisos.» (3)

Entretanto, a sua tenacidade não poude salvar a sua querida *Ponta d'Arêa*, de que se retirou com prejuizo de mais de *mil contos*, além dos que outros interessados supportaram.

*

Nas luctas que acabamos de descrever, o seu espirito nunca se abateu, a sua actividade não se abalou, o seu patriotismo não se desmentiu.

Depois de fundar o estabelecimento da *Ponta d'Arêa* foi visitar a sua terra natal, creando logo na cidade do Rio Grande uma casa commercial, pondo-a em communicação directa com outras que creára ou a que se associára, em Londres, Manchester, New-York e em Montevidéo, procurando libertar sua provincia do porto intermediario do Rio de Janeiro.

---

(1) *Relatorio* da Commissão incumbida de revêr a tarifa das alfandegas de 1844, publicado em 1853.

(2) *Esboço biographico*, cit.

(3) *Esboço biographico*, cit.

O exemplo fructificou; muitas outras casas foram abertos ao commercio internacional, desenvolvendo as suas operações em proveito da cidade e da provincia.

Reconhecendo a necessidade de um possante rebocador para o serviço de importação e exportação da *barra*, —considerada o sorvedouro de navios, reuniu os principaes negociantes da cidade e organizou em 1847 a *Companhia de rebocadores a vapor para o Rio Grande*, sendo ahi subscripto a maior parte do capital, ficando elle com as acções restantes.

Em poucos mezes depois começou o serviço com o vapor *Rio Grande*, construido, sem beneficio, na *Ponta d'Arêa*. Não deixando lucro o serviço de reboques, *cançaram-se* os outros interessados, e vendeu-se ao governo aquelle vapor, terminando assim a empreza sem prejuizo para os accionistas.

*

O seu estabelecimento da *Ponta d'Arêa* o poz em contacto com quasi todos os homens eminentes de então, de modo que organizado o gabinete de 29 de Setembro de 1848, elle ahi foi encontrar homens de Estado que o tinham no mais alto apreço.

N'essa epocha, o paiz anciava por um futuro de calma e de paz que viesse succeder ás suas lutas politicas, ás animosidades extremadas dos partidos, cançado como se achava dos embates sangrentos e dos recentes dias luctuosos de 1848.

O governo procurando corresponder á essas aspirações nacionaes deu as providencias n'este sentido, d'entre as quaes se destacam: o golpe de morte no infame trafico de escravos, abolido pela notavel lei de 4 de Setembro de 1850; as regras para incorporação de sociedades anonymas pelo decreto de 10 de Janeiro de 1849 e as referentes á organisação de bancos; a lei n. 556 de 25 de Junho de 1850 relativa ao Codigo Commercial em que se trabalhava desde 1834; as concessões de privilegios para caminhos de ferro e navegação e em outro campo — a defeza da independencia do Estado Oriental e o aniquilamento da tyrannia de Juan Manoel Rozas.

*

Amigo de um dos ministros d'aquelle gabinete, expoz-lhe a idéa que havia mezes trazia em estudo — a da *illuminação a gaz* no Rio de Janeiro — sendo informado

de que *uma proposta* se debatia em conselho de ministros, achando-se acceitas e promptas a serem assignadas as respectivas condições, sendo uma d'ellas a do preço de 31 réis por pé cubico. Tratando-se de um serviço publico, elle declarou-se concurrente e apresentou proposta por igual preço, considerada a escolhida pelas garantias de execução que apresentava, mas... não poude ter logo solução pela *difficuldade* de se desembaraçarem do outro proponente. Collocada a questão n'este terreno, aquella grande alma, visando mais o interesse geral, fez a revisão de seus estudos e poucos dias depois apresentou nova proposta fixando o preço do pé cubico em 27 réis.

O Conselheiro Euzebio acceitou esta proposta e o contracto foi assignado em 11 de Março de 1851.

« O que, porém, escapa á comprehensão do maior numero é que esses 4 réis por pé cubico de gaz, multiplicados pelos 25 annos de consumo do artigo, accumulando-lhe os competentes juros semestraes, como é de boa practica mercantil, eleva a cifra poupada ao Estado e aos consumidores, ou n'outras palavras, *ao paiz*, a mais de doze mil contos ! ! » (1)

Essa abnegação do grande industrial não foi comprehendida e elle mesmo o diz quando affirma uma grande verdade que ainda hoje se observa : « Desgraçadamente entre nós entende-se que os emprezarios devem *perder*, para que o negocio seja *bom* para o Estado, quando é justamente o contrario que melhor consulta os interesses do paiz. Basta dizer que o resultado favoravel, de uma, anima a creação de outras emprezas. » (2)

E assim se deu, com effeito, no fim de alguns annos, quando reconheceram a empreza lucrativa, apresentando-se proponentes para a illuminação a gaz, na Bahia, Pernambuco, Maranhão, Pará, S. Paulo, Rio Grande do Sul e outros.

O contracto de 11 de Março comprehendia o primeiro perimetro da illuminação, abrangendo o *centro* da cidade em que maior consumo devia esperar-se, com uma extensão de 31 milhas de encanamento e preço de 9$000 por mil pés cubicos conforme a condição estipulada.

Em vão procurou associados para executar tão importante melhoramento ; não encontrou um só ! A empreza devia prosperar, como prosperou ; « d'ahi a guerra do costume », diz elle.

(1) *Exposição* cit.

(2) *Exposição* cit.

Metteu mãos á obra, sósinho, com seus unicos capitaes, e na noute de 25 de Março de 1854 saudou o anniversario do juramento da Constituição illuminando a gaz algumas ruas e praças d'esta capital. Foi então que conseguiu organisar companhia, sendo apenas subscriptas metade das acções e tendo de sujeitar-se á condições onerosas, taes como preço fixo para as obras que o contracto impunha, e juro de 6 °/. aos capitaes alheios até á sua conclusão.

Desenvolvendo-se o consumo, verificados os lucros que a empreza offerecia, novo contracto foi assignado, estentendo-se a illuminação a outros bairros da cidade: e assegurada a prosperidade da companhia foi transferida para Londres, abandonando, o magnanimo emprezario. todas as vantagens excepcionaes que o contracto original lhe garantia.

« Entre as companhias que institui, foi esta uma das que mais prosperou, diz elle na sua *Exposição*.

*

Rememorando os grandes feitos de Irinêo Evangelista de Souza, eu commetteria uma enorme falta si deixasse de aqui considerar os seus inolvidaveis serviços prestados á politica do Brazil no Rio da Prata, onde elle, por patriotismo, acompanhou suas graves evoluções desde o começo de 1850.

A revolução riograndense havia terminado ha cinco annos sua lucta e ainda se conservavam bem vivas, no coração dos patriotas, as nobres palavras do seu chefe militar, na proclamação dirigida aos seus companheiros, por occasião de depôr as armas: — Um poder *estranho* ameaça a integridade do Imperio ; em taes circumstancias somos todos brazileiros.»

Esse elemento *estranho* era o poder absorvente de D. Juan Manoel Rozas, em intima ligação com D. Manoel Oribe, que prestava poderoso apoio aos ambiciosos planos d'aquelle, no sentido de se reconstituir o antigo vice-reinado hespanhol, absorvendo o Paraguay, destruindo a independencia do Estado Oriental, assegurada pelo Brazil, França e Inglaterra. A politica inquietadora de Rozas trazia em constantes sobresaltos os nossos homens de Estado que comprehendiam as manobras insidiosas do intelligente diplomata argentino, D. Thomaz Guido, que evitava habilmente a menor manifestação hostil para dar tempo ao dictador de preparar seus elementos de acção.

Dias, após dias, se passaram n'essa angustia afflictiva que precede ás grandes borrascas, quando foi chamado para o ministerio dos negocios estrangeiros o Conselheiro Paulino José Soares de Souza (Visconde do Uruguay) em substituição ao Visconde de Olinda.

O ministerio compunha-se dos Srs.:

Visconde de Olinda, presidente do Conselho, ministro dos negocios Estrangeiros e interinamente da Fazenda; Visconde de Monte-Alegre, ministro do Imperio, Eusebio de Queirós Coutinho Mattoso da Camara, ministro da Justiça; Manoel Felizardo de Souza e Mello, ministro da Marinha e interinamente da Guerra.

Depois, Paulino José Soares de Souza foi nomeado ministro dos negocios Estrangeiros; Joaquim José Rodrigues Torres, ministro da Fazenda; Manoel Vieira Tosta, ministro da Marinha, e Manoel Felizardo de Souza e Mello, ministro effectivo da Guerra.

Em 6 de Outubro de 1849 assumira a presidencia do Conselho o Visconde de Monte-Alegre.

Foi, nessa occasião, em meiados de 1850, que o Conselheiro Paulino se entendeu com Irinêo, declarando-lhe « que a attitude da legação argentina se tornava cada vez mais pronunciada, que o Brazil *não estava preparado para acceitar a luva*, que ao governo cumpria reunir os necessarios elementos para dar o golpe, que, abandonado o governo da praça de Montevidéo pela França, a sua quéda seria inevitavel, completando-se assim o dominio de Rosas na republica e perdendo o Brazil a sua base de operações na guerra inevitavel que se approximava, e que, finalmente, o governo confiava n'elle para prestar os auxilios indispensaveis áquella praça, por meio de sua casa bancaria. »

O grande brazileiro acceitou a delicada e penosa missão, forneceu á praça ameaçada os recursos precisos sem a menor particula de beneficio, pondo ainda ao serviço do governo os seus avultados capitaes e assim amparando efficazmente a defeza da praça.

Preparados desta forma os elementos de que a politica brazileira necessitava, entrou em acção o Conselheiro Paulino com aquella celebre nota de 23 de novembro de 1850, dirigida ao enviado argentino, e considerada « um dos documentos mais notaveis da diplomacia.» (1)

Depois... precipitaram-se os acontecimentos, veio o

---

(1) *Memorias de meu tempo*, pelo Cons. Pereira da Silva.

tremendo embate, o Brazil moveu as suas forças de mar e terra e em poucas semanas o «auri-verde-pendão» passou victorioso por Toneleros e por Monte Caceros, baqueando o governo tyrannico de Rozas que, durante vinte annos, dominára, com mão de ferro, ambas as margens do Prata e nos ameaçava ousadamente.

Terminada a guerra, achou-se Irinêo compromettido com uma somma avultada ao debito do governo oriental, cuja situação elle teve ainda de auxiliar para garantir todo o seu capital empregado. Esses factos crearam os germens perigosos que produziram, em 1868, o primeiro choque violento na posição financeira da casa Mauá; sendo elles uma das cauzas do desastre de seus estabelecimentos bancarios, de que adiante occupar-me-hei.

« As inspirações do patriotismo, quando são guiadas pelo *enthusiasmo*, não conhecem limites aos sacrificios; só pode comprehender a força d'esse sentimento quem o possue *entranhado* em sua alma; são poucos os que o sentem *devéras*» [1]

*

Irinêo Evangelista de Souza era o sól em torno do qual gyravam todas as pretenções do movimento industrial de então; a sua actividade multiplicava-se, na execução de suas idéas, no aproveitamento de planos imaginados por outros e nos auxilios á emprezas e a particulares que lhe vinham solicitar protecção.

Assim, teve, de soccorrer á *Companhia Fluminense de transportes*, por pedidos de influencias da epocha, com capital seu, igual ao que se havia nella despendido, encarregando de dirigil-a um amigo em quem confiava.

Esforço inutil; pois no fim de poucos annos elle teve de supportar os prejuizos totaes que a má direcção da empreza acarretaram.

*

O ministerio que conseguira o nosso brilhante triumpho no Rio da Prata foi o mesmo que havia abolido o commercio e o infame contrabando de escravos.

O golpe humanitario veio ferir esse indigno *negocio*, no qual se empregavam avultados capitaes, assim desviados de sua nobre missão.

Para avaliar-se a importancia d'esse *negocio*, apre-

---

(1) *Exposição*, cit,

sento, a titulo de curiosidade historica, a estatistica dos africanos importados em 16 annos de 1840 a 1856.

« Antes do *bill* Aberdeen, de 1840 a 1845...	125.242
Depois do *bill* e antes da lei de 1850, de 1846 a 1850..................................	243.496
Depois da lei, de 1851 a 1856................	4.449
Total em 16 annos................................	373.237 » ([1])

Considerando um preço medio de um conto de réis por *cabeça*. teremos uma somma de 373 mil 237 contos empregados n'esse *commercio*. Deslocadas essas grossas sommas, o dinheiro refluiu procurando applicar-se em qualquer tentativa e « mudou completamente a face de todas as cousas na agricultura, no commercio, na industria ». ([2])

O espirito illuminado de Irinêo, sentiu o desvio d'essa corrente de forças aproveitaveis ás industrias de sua patria e imaginou logo reunil-as n'um estabelecimento de credito com attribuições mais amplas para attender convenientemente ao commercio e auxiliar a qualquer movimento industrial, alimentando as forças productivas do paiz. A unica instituição existente n'essa epocha era o *Banco Commercial do Rio de Janeiro*, creado em 1830 por alguns capitalistas ([3]) em moldes estreitos que não lhe permittiam corresponder á necessidade do momento, o que motivou o Dr. Bernardo de Souza Franco (depois Visconde de Souza Franco) a dizer: « a observação que promptamente occorre é a da insufficiencia do banco para as transacções de uma praça como é a do Rio de Janeiro e é de esperar que o *Banco Commercial do Rio de Janeiro* procure com efficacia meios de augmentar seu capital e de levar seus auxilios á agricultura e a industria manufactureira. » ([4])

Apresentou-se, pois, em campo com a idéa de crear uma grande instituição de credito a que deu o nome de *Banco do Brazil* ([5]) apresentando logo os respectivos estatutos.

([1]) *A escravidão no Brazil*, pelo Dr. Perdigão Malheiros (1896).

([2]) *Relatorio* da concessão do inquerito de 1859, composta do Cons. José Carlos de Almeida Arêas (Visconde de Ourem) Cons. Antonio Josê de Bem e Dr. José Mauricio Fernandes Pereira de Barros.

([3]) *Esboço biographico*, cit.

([4]) *Os bancos do Brazil*, 1848.

([5]) Era o terceiro banco d'este nome; o 1º já creado em 1808 e o 2º objecto de uma lei, não foi realisado.

Surgindo violenta opposição por causa dos cargos remunerados dos directores, assaltado por todos os lados, elle fez «um movimento ouzado de frente» alterando os estatutos no sentido dos directores servirem *gratuitamente.*

Assim, affastou os pretendentes que formigavam, creando-lhe embaraços e conseguiu formar uma directoria composta dos melhores nomes da praça.

Subscriptas, em poucos dias, todas as suas acções o banco abriu suas portas em Setembro de 1851, inspirando tal confiança a sua direcção que, em dous annos e mezes de sua curta existencia, realizou transacções de cerca de tresentos mil contos, liquidando-se em 1854 sem perda de um vintem para os seus accionistas, pela fusão com o novo *Banco do Brazil,* creado pela lei de 5 de Julho de 1853 e que deu começo ás operações em 10 de Abril de 1854.

Este estabelecimento é hoje o Banco da Republica do Brazil.

*

Eu não poderia, n'esta justa glorificação a um dos maiores vultos do meu paiz, cingir-me sómente á uma de suas admiraveis iniciativas; porque entendo que isso seria mutilar o conjuncto de sua grande obra, seria querer julgal-o por um facto isolado, quando todos elles se ligam, se completam n'um unico pensamento de sua alma generosa: o engrandecimento de sua patria.

Esta consideração, que julgo de uma applicação geral a cada individuo que se procura estudar, actuou sobre maneira em meu espirito, produzindo a execução que dei á esta Memoria Commemorativa, escripta ao correr da penna, no estreito espaço de quinze dias.

Ha cincoenta annos, em 30 DE ABRIL DE 1854, Irinêo Evangelista de Souza inaugurou a primeira estrada de ferro no Brazil, construida á sua custa, sem auxilio algum do governo. Foi um acto ouzado n'aquella epocha, esse de introduzir um novo meio de transporte que apezar de diversas tentativas nunca tinha chegado a realizar-se, creando-se a seu respeito uma descrença geral em todos os animos. Vem de 1835 o primeiro acto official sobre viação ferrea no Brazil, com a lei de 31 de Outubro d'esse anno; depois em 22 de Março de 1838 a resolução da assembléa provincial de S. Paulo; em seguida a lei de 24 de Abril de 1838 decretada pela assembléa provincial do Rio de Janeiro; depois a lei de 9 de Maio de 1840 da assembléa provincial do Rio de Janeiro; depois o decreto

de 4 de Novembro de 1840; depois a lei de 28 de Maio de 1846 da assembléa provincial do Rio de Janeiro e em 7º logar apparece ainda a provincia do Rio de Janeiro contractando em 27 de Abril de 1852 a construcção de uma estrada de ferro que, partindo da praia da Estrella, fosse ter á raiz da serra de Petropolis e ao mesmo tempo a navegação, por vapor, da Côrte ao ponto onde começasse a estrada de ferro.

O governo geral, approvando o referido contracto, concedeu por decreto n. 987 de 12 de Junho de 1852, a Irinêo Evangelista de Souza, privilegio por 10 annos, sem garantia de juros, para as mencionadas navegação e estrada de ferro que deveria estar concluida dentro de dous annos. (1)

O decreto foi assignado pelo ministro do Imperio Francisco Gonçalves Martins que, em 14 de Junho do mesmo anno, dirigiu-lhe um officio remettendo cópia do mencionado decreto.

Esse mesmo contracto, assignado por Manoel Corrêa de Aguiar como procurador de Irinêo Evangelista de Souza, foi approvado pelo decreto provincial n. 602 de 23 de Setembro de 1852, e sanccionado pelo presidente da provincia Luiz Pedreira do Coutto Ferraz.

Um grande melhoramento, na ordem material; ou um grande descobrimento servem sempre á causa da civilização e do progresso; por isso elle quiz apresentar um *panno de amostra* como o meio mais adequado para vencer as resistencias.

Conhecendo as transformações porque passou a industria dos transportes, desde a sua origem na força muscular do homem até o vapor applicado na locomoção, quiz introduzir este novo melhoramento que no dizer de um moderno escriptor e distincto profissional (2) produz influencia sempre benefica sobre os preços dos objectos de consumo, sobre o progresso da agricultura, da industria e do commercio, sobre o desenvolvimento da riqueza publica, sobre os orçamentos da nação, sobre a civilisação, organisação administrativa e distribuição da população, sobre as relações internacionaes e sobre os transportes militares.

---

(1) *Guia da Central*, pelo Eng. Civil Paula Pessôa, 1º vol. (1901) inicio da viação.

(2) *Chemins de fer — Notions génerales et économiques*, por Léon Leygue, (1892).

Nós lhe devemos todos esses beneficios precisando salientar-se bem que essa transformação das condições da existencia social uma vez feita, nunca mais retrogadará; dado o impulso, as acquisições do novo progresso serão indestructiveis.

« Não só todo progresso adquirido permanece, como tambem abre caminho a novos progressos ». (1)

Feita a concessão da estrada, diz elle, « não tinha capital disponivel para esse commettimento » porque a *Ponta d'Arêa* e a *Empreza do Gaz* haviam absorvido forte proporção de seus recursos; mas não desanimou, mandando logo fazer o reconhecimento pelo Engenheiro Guilherme Bragge, que executava tambem por sua conta as obras do gaz, escolhendo o traçado da raiz da Serra a Mauá, preferivel ao da Villa da Estrella que interesses locaes apontavam. Em seguida procedeu-se aos estudos da linha, executados pelo Engenheiro Roberto Milligan, sob a direcção e responsabilidade de Bragge, obtendo então da presidencia da provincia o privilegio exclusivo de uma facha lateral de cinco leguas ao longo da linha projectada, unica concessão possivel naquella época.

Resolvendo arrostar os preconceitos obteve o auxilio de seus amigos: Militão Maximo de Souza (Visconde de Andarahy), J. M. Callaço de Magalhães (Visconde de Coudeixa), Manoel Correia de Aguiar e João Ignacio Tavares, e assim fortalecido offereceu á subscripção o capital de 2.000:000$ que se julgou necessario, tendo sido acceito pelo publico até dous terços, ficando o resto a cargo do concessionario que, pelos estatutos, tinha a responsabilidade inteira da companhia.

Em 30 de Agosto de 1852, dous mezes e meio depois da concessão, começaram os trabalhos da estrada que foram inaugurados com a presença do Imperador.

Em 3 de Dezembro de 1853 foram approvadas as plantas para a construcção do cáes, armazem e ponte na Prainha; obtendo, para execução desses serviços, o alvará de licença da Illma. Camara Municipal de 30 de Dezembro do mesmo anno.

A concessão e licença da capitania do porto foi assignada pelo Chefe de Divisão, Capitão do Porto, Joaquim José Ignacio (depois Visconde de Inhaúma) sendo o termo lavrado em 25 de Novembro de 1852.

---

(1) *Evolution économique du dixneuvième siècle*, par M. G. de Molinari.

Em 30 DE ABRIL DE 1854, 22 mezes e 18 dias da data da concessão e 20 mezes da data do inicio dos trabalhos, inaugurou-se *a primeira estrada de ferro* no Brazil devida só e exclusivamente á iniciativa e esforços do benemerito brazileiro Irinêo Evangelista de Souza.

No numero das mais adiantadas nações que introduziram tão util melhoramento ficou o Brazil figurando em 19º logar, e na America do Sul em 3º, tendo sido o primeiro o Perú em Maio de 1851 e o Chile em Maio do anno seguinte, de 1852. (1)

Eu não conheço, em meu paiz, empreza alguma de viação ferrea que tenha sido executada com tanta rapidez e dedicação.

O discurso do grande industrial dirigido ao Imperador D. Pedro II, por occasião de se abrir ao transito publico o primeiro trecho da estrada é um documento historico de subido valor e d'elle vamos destacar os periodos notaveis da *visão que o preoccupava.*

«Seja-me permittido, Imperial Senhor, exprimir n'esta occasião solemne um dos mais ardentes anhelos de meu coração; esta estrada de ferro, que se abre hoje ao transito publico, é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada, senhor, não deve parar e se poder contar com a protecção de Vossa Magestade, seguramente não parará mais, senão quando tiver assentada a mais espaçosa das suas estações na margem esquerda do Rio das Velhas! Alli se agglomerará, para ser transportada ao grande mercado da Côrte, a enorme massa de producção com que devem concorrer para a riqueza publica os terrenos banhados por essa immensa arteria fluvial, o rio de S. Francisco e seus innumeros tributarios. E' então, senhor, que a magestosa bahia, cujas aguas beijam com respeito as praias da capital do Imperio, verá surgir, no seu vasto e abrigado ancoradouro, navios sem conta.

E' então, senhor, que o Rio de Janeiro será um centro de commercio, industria, riqueza, civilização e força, que nada tenha que invejar a ponto algum do mundo!

Uma protecção efficaz *aos primeiros passos* deste meio de locomoção admiravel, que tem contribuido tão poderosamente para a prosperidade e grandeza de outros povos fará com que seja uma realidade, e porventura em

---

(1) *Guia da Central*, por Paula Pessôa, 1ª vol. pag. 50. Inicio da viação ferrea.

épocha não mui distante — esta visão que me preoccupa. »

São decorridos cincoenta annos e ainda se não conseguiu realizar esse sonho do grande industrial, ligando esta cidade ao rio S. Francisco ! !

Era ainda um mytho, uma idéa vaga e embryonaria a grande estrada de ferro que se chamou D. Pedro II e tem hoje o nome de Central, quando o governo concedeu por decreto nº 1088 de 13 de Dezembro de 1852, ao mesmo concessionario da Mauá, o privilegio de uma outra estrada de ferro que partindo de Petropolis se dirigisse ao Parahyba, nas immediações das Tres Barras e d'ahi ao Porto Novo do Cunha, lavrando-se, n'esse mesmo dia o referido contracto.

Combinando esta concessão com a primitivamente feita, resalta logo uma solução de continuidade de linha em que o serviço era executado pela rodagem ordinaria, substituida depois, por via ferrea, com o contracto assignado para o prolongamento da Raiz da Serra a Petropolis. (1)

O pensamento da estrada de Petropolis continha assim, em seu objectivo o seguimento na direcção que os estudos indicassem até alcançar aquelle grande *desideratum*.

Esses estudos, completos e acabados, que importaram em algumas dezenas de contos de réis, foram feitos pelo Engenheiro Web, depois de obtido, do governo imperial o privilegio exclusivo das cinco leguas lateraes ao longo da linha, privilegio que o generoso concessionario abandonou *sem indemnisacão alguma*, por pedido do Visconde de Paraná, quando foi contractada a 1ª secção da E. F. D. Pedro II e teve de organisar-se em 1855 a companhia que a tinha de executar.

Tinha-se dado o primeiro impulso pratico na industria dos transportes, tendo sido esse dia memoravel, — 30 DE ABRIL DE 1854 — objecto do maior regosijo por parte de toda a população que anceiava por esse poderoso melhoramento.

A festejada penna de Francisco Octaviano, deu a seguinte descripção minuciosa da inauguração da estrada, recebendo Irinêo n'essa occasião o titulo de *Barão de Mauá*.

---

(1) *Guia da Central*, por Paula Pessôa, I vol. pag. 50. Inicio da viação ferrea.

« Eis que o sibillo do vapor dá o signal da primeira corrida. SS. MM. e toda a sua côrte, as autoridades superiores da provincia do Rio de Janeiro, o presidente do conselho, os ministros do Imperio, da Marinha, da Guerra, as senhoras dos convidados e muitas outras pessoas mais notaveis, embarcaram ao som de uma banda marcial e de repetidos appplausos. A locomotiva arranca-se do ponto da estação, arrasta o comboio, corre, vôa, atravessa as nove milhas e um quarto da estrada concluida e chega dentro de 23 minutos ao Fragoso, ponto de parada.

Tinha sahido á 1 hora e 27 minutos e chegado á 1 hora e 50 minutos.

No Fragoso apearam-se todos os passageiros e se dirigiram após S. S. M. M. á casa do Sr. Tenente-coronel Albino, presidente da camara municipal da villa da Estrella á cuja circumscripção pertence a freguezia da Guia, onde se acha situada a localidade denominada Mauá.

A's 2 horas e 27 minutos estavam novamente embarcados os passageiros e com 20 minutos de viagem desembarcavam no primeiro ponto de onde haviam partido.

Não se póde descrever o enthusiasmo com que todos a porfia saudaram o monarcha americano e sua augusta esposa quando estes se apeiaram do coche particular que se construira e adereçára pomposamente no centro do comboio. Os vivas os mais cordeaes, os applausos os mais freneticos e espontaneos demonstraram o alto apreço que nos merece uma dymnastia que sabe associar-se á todas as idéas nobres, grandes, generosas, de progresso e de protecção illustrada á industria. Esses applausos redobraram quando o Sr. Ministro do Imperio levou á presença do Imperador o Sr. Irinêo, para que este agradecesse a prova de alta distincção que aquelle augusto Senhor lhe acabava de conferir, condecorando-o com o titulo de BARÃO DE MAUÁ.

Nunca a manuficencia do soberano recahiu mais justamente e com maior opportunidade. A mão imperial que ha poucos dias tinha soccorrido um official do exercito livrando-o do vexame de esmolar em um concerto, liberalisava agora a outro subdito seu, em presença de uma população reconhecida, a graça que mais o devia ennobrecer ligando ao seu nome um titulo que recorda o maior passo para o desenvolvimento da industria e por conseguinte para a civilisação e riqueza. Coube ainda ao Sr. Pedreira referendar o acto pelo qual o monarcha reconhecia o merito dos esforços do infatigavel empre-

hendedor, com quem a 27 de Abril de 1852 o mesmo Sr. Pedreira, então presidente da provincia do Rio de Janeiro, celebrára o contracto da estrada de ferro Mauá!

O que se lia nos olhos de todos os que alli estavam era facil de rastrear. Como é que só agora, em 1854, tinhamos o primeiro caminho de ferro e esse mesmo limitado a um ensaio em tão pequena escala? Como ha quem aconselhe a preferencia á viação actual, tirando o argumento para isso das grandes despezas das estradas de ferro, quando a experiencia tem demonstrado que essas grandes despezas trazem como consectorios, terminadas as linhas, o dobro de generos para o transporte, o desenvolvimento da lavoura e de todas as industrias, a fertilidade de charnecas e maninhos abandonados até então, o estabelecimento de novos centros de população laboriosa e tantas outras vantagens para o Estado, que duplica em força, em grandeza e em riqueza. » (¹)

A linha inaugurada estendia-se então de Mauá até á parada do Fragoso, n'uma extensão de 14 kilometros e 500 metros, sendo as seguintes as suas condições technicas:

declividade maxima......................	$0^{m},0018$
raio minimo das curvas................	$290^{m},32$

e bitola de 5 pés e 6 pollegadas inglezas, entre trilhos, correspondentes a $1^{m},676$, a mais larga bitola até hoje empregada no Brazil.

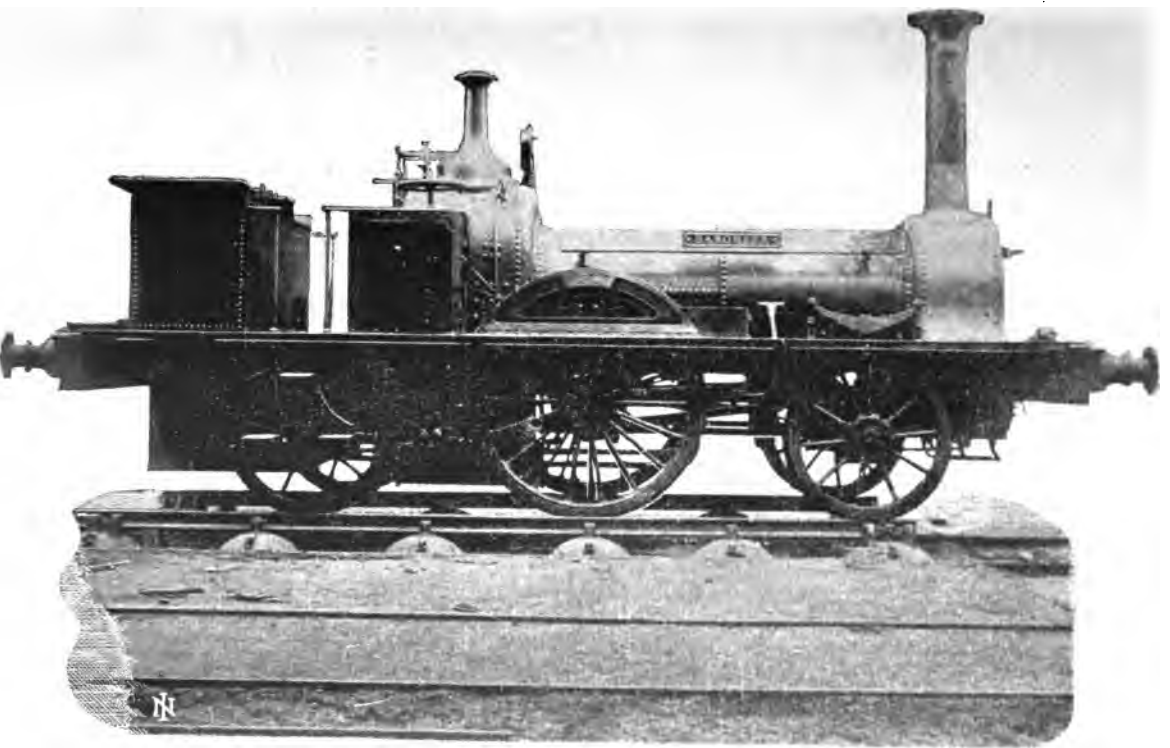
Os seus trilhos eram de duplo *champignon*, pesavam 32 kilos por metro corrente e foram assentados, não em dormentes de madeira, mas sobre panellas de ferro com lastro de areia, convenientemente soccado. (²)

A locomotiva que serviu na inauguração d'esse trecho foi a *primeira*, empregada no Brazil e teve o nome de *Baroneza* pelo qual é ainda hoje conhecida e que se vê na parte superior do lado direito; na frente tem o N. 1 e sobre o resguardo á direita da roda motriz, situada no meio das outras duas rodas conjugadas, a inscripção gravada de seus fabricantes:

W^m^. FAIRBAIRN AND SONS
1852
Manchester

Esta locomotiva acha-se no Engenho de Dentro, na repartição das officinas da E. de F. Central do Brazil

(¹) *Semana*, folhetim do *Jornal do Commercio*—Maio de 1854.
(²) *Guia da Central*, cit, inicio da viação 1º vol.



A locomotiva — BARONESA

que a conserva, em compartimento especial, como preciosa reliquia historica da viação do Brazil.

As dimensões da « *Baroneza* » e de suas partes componentes são:

Estrado: $6^m,57 \times 2^m,25 \times 0^m.04$.

Tampões: $0^m,45$ (frente), $0^m,42$ (trazeiro), diametro $0^m,28$.

Caixa de fumaça: $1^m,13 \times 0^m.59 \times 0^m.91$.

Chaminé: altura acima da parte mais alta da caixa de fumaça: $1^m,39$; diametro $0^m,29$; diametro do chapéu $0^m,47$.

Distancia da face superior do estrado ao topo do trilho: $1^m,17$.

Diametro das rodas fronteiras e trazeiras: $1^m,05$; dito das rodas centraes $1^m,50$.

Diametro dos cubos das caixas (fronteiro e trazeiro) $0^m,29$.

Idem, idem do eixo central $0^m,33$.

Largura das rodas: $0^m.17$; rebordo dos aros $0^m,035$.

Distancia de eixo a eixo: $1^m,83$.

Altura da parte superior da cupola sobre o estrado: $1^m,90$.

Altura a que começa a cupola: $1^m,10$.

Diametro na parte superior da mesma: $0^m,12$; na inferior, $0^m,53$.

Folhas de ferro ou apoios de guarda do machinista; $2^m,25$.

Cinzeiro: $1^m,20 \times 0^m,04$.

Fornalha:

Comprimento da face posterior á face anterior da caixa de fumaça: $4^m,10$; largura da caixa; $0^m,59$.

Curiosidade historica interessante é a tarifa que vigorou na Mauá, *primeira* do Brazil, estabelecida no art. 4º do decreto de concessão e que reflecte as idéas d'aquelle tempo. (1)

Só em 16 de Dezembro de 1856 é que foi entregue o resto de 1,733 metros até a Raiz da Serra, ficando a extensão total da linha com 16 kilometros e 233 metros que custaram 1.845:290$003 ou 113:059$200 por kilometro. Mauá fica a $2^m,200$ acima do nivel do mar e a Raiz da Serra a $31^m,100$; havendo, portanto, entre os dous pontos uma differença de nivel de $28^m,900$.

---

(1) Vid. *Guia da Central*, cit. pag. 34—1º vol.

« As primitivas pontes de madeira foram substituidas por outras de ferro, tendo uma d'ellas o comprimento de 134 pés » ($40^m,842$) (¹).

Durante os *primeiros seis annos* de trafego da estrada não foi possivel fazer dividendo algum aos accionistas; só depois de construida a estrada de rodagem da *Companhia União e Industria*, de Petropolis a Entre Rios, é que as cargas affluiram, collocando a estrada de Mauá em boas condições de prosperidade até o anno de 1868.

Antes, porém, do movimento da *União e Industria*, o Barão de Mauá, vendo que a estrada achava-se sem apoio que lhe assegurasse renda liquida, apresentou á Camara um projecto de modesta garantia de juros por dez annos. O chefe do ministerio, contrario á pretenção, procurou desvial-o da idéa apresentada; o Barão retorquiu-lhe não poder desistir porque, acima de tudo, elle collocava o dever de amparar os capitaes d'aquelles que lhe haviam acompanhado na realisação do pensamento iniciado, que encerrava o futuro da prosperidade do Brazil; accrescentando que os legisladores tomassem a responsabilidade moral de rejeitar o pedido.

Na Camara dos deputados a discussão foi rapida; um de seus membros pronunciou-se contra a pretenção por entender que *se não podia sobrecarregar o paiz com semelhante despeza.*

O Barão de Mauá, então deputado, (²) levantou-se e em breve discurso destruiu a impugnação, perguntando, ao concluir, « si era licito negar-se um pequeno auxilio á *primeira estrada de ferro* construida no Brazil, no mesmo momento em que se pagava a um artista (Tamberlick) 84 contos para se ouvir as suas bellas notas por 4 mezes! (³)

Essa tremenda e esmagadora apostrophe produziu effeito; ninguem mais fallou, a votação se fez a favor da garantia, que teve os votos de tres dos ministros: Conselheiros Nabuco, Paranhos e Pedreira.

Nessa mesma tarde, visitando o Visconde de Paraná, travou-se, entre os dous, o seguinte interessante dialogo: « Então você teve a habilidade de dividir o ministerio com a sua pretenção? Não. Exm., nem uma palavra disse eu aos seus collegas a esse respeito, é — a idéa que

(¹) *Relatorio* do ministerio do Imperio de 1859.

(²) Entrou para a Camara, na sessão de 1856, substituindo Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, deputado pelo Rio Grande do Sul.

(³) Annaes da Camara dos Deputados de 1856.

triumpha! — E acredita que passará no senado? Não sei; é claro que não, si V. Ex. se oppuzér. Eu, porém, compri o meu dever, e isso é sempre uma satisfação.» (¹)

A questão foi continuada na sessão seguinte do corpo legislativo, combatendo-a, no senado, um vulto eminente da politica que, entre outras, teve as duras e inexplicaveis phrases seguintes: « Trata-se de uma empreza perdida; o Estado não é tutor dos particulares, *quem empregou mal* seus capitaes, que os perca.»

Apesar da poderosa influencia d'esse pronunciamento hostil á resolução da Camara, o senado, em seu bom senso commum, teve escrupulo de condemnar por tal fórma « o nascente espirito de associação no Imperio » e sem coragem para votar contra — mandou archivar a referida resolução!

Na sessão de 26 de julho de 1856 é que Mauá apresentou o projecto de garantia juntamente com outro sobre acções decendiarias. Justificando aquelle, disse o seguinte:

« O outro projecto, Sr. Presidente, que tenho a honra de offerecer á consideração da casa, contem uma medida a meu vêr de alta equidade; tem por assim dizer, passado como principio, dar-se a garantia de juros a todas aquellas emprezas que dizem respeito a melhoramentos materiaes. Quando, Srs., foi emprehendida a estrada de ferro Mauá, este principio ainda não vigorava, entretanto alguns homens corajosos entenderam que se devia mostrar ao paiz o que era uma estrada de ferro, porque a realisação d'esse grande melhoramento, embora executado em pequena escala, despertaria a attenção do paiz e levaria a todos os espiritos a convicção de sua utilidade. (*apoiados*) Esta companhia, Sr. Presidente, não se acha hoje em condições favoraveis, entretanto que o seu futuro não é duvidoso; desde que se faça a estrada de carros de Petropolis ao Parahyba, que já se acha contractada com a garantia de 7 °/₀ dada pelos poderes do Estado; desde que se consiga melhorar as difficuldades do transito na subida da serra, entrará a companhia em condições favoraveis.» (²)

O projecto apresentado era concebido nos seguintes termos:

« A assembléa geral resolve:

Art. 1º Durante dez annos contados de 1º de janeiro proximo futuro em diante, o governo auxiliará a impe-

(¹) *Exposição*, cit.

(²) *Annaes da Camara dos deputados* — Sessão de 1856 — Tomo 3.º

rial companhia de navegação a vapor e estrada de ferro de Petropolis com a garantia necessaria para que a mesma companhia possa dividir annualmente aos seus accionistas 7 %, comtanto que o governo não concorra, em caso algum, com mais de 5 % sobre o capital effectivamente realisado.

Art. 2º O capital que a companhia poderá empregar, incluindo a quantia já despendida e a que fôr preciso para levar a effeito um plano inclinado que communique a estação da raiz da serra com a do alto, não poderá exceder de tres mil contos de réis.

Art. 3º Quando a renda liquida da companhia exceder de 7 % ao anno, o excesso será exclusivamente applicado ao pagamento de qualquer somma que o governo tiver previamente adiantado para completar o dividendo de que trata o art. 1º

Art. 4º O governo deverá fiscalisar a marcha e actos desta companhia em todos os seus detalhes, emquanto durar a concessão e favor que lhe é outorgado, ficando livre á companhia indemnisar o governo, mesmo antes de findarem os dez annos, de qualquer somma que tenha recebido, cessando nesse caso a ingerencia especial do mesmo governo.

Art. 4º Ficam revogadas as disposições em contrario.

Paço da Camara dos deputados, em 26 de Julho de 1856 — *Barão de Mauá.*

Em sessão de 20 de agosto do mesmo anno (¹) foi approvada, sem discussão, a redacção de um projecto de autorisação ao governo, comprehendendo, em seu 2º artigo, o projecto sobre a estrada Mauá.

Abrindo-se ao transito publico a *União e Industria*, a estrada Mauá não precisou mais da garantia de juros o teve o seu periodo de prosperidade até 1868 com o movimento de cargas d'aquella estrada de rodagem.

Mas, a construcção da estrada de ferro D. Pedro II avançava, ameaçando, em futuro proximo, uma verdadeira absorpção d'aquellas cargas; então o espirito previdente de Mauá aconselhou aos accionistas distribuir sómente 6 % de dividendos annuaes e applicar o excesso da renda ao resgate de acções da companhia, reduzindo á metade o seu capital.

A proporção que a Pedro II ia caminhando, as cargas iam-se desviando até que aquella contractou com a *União*

(¹) *Annaes da Camara dos Deputados* — Sessão de 1856 — Tomo 4º

e Industria a entrega de todas as suas cargas, por acto de 13 de Janeiro de 1869.

Esse contracto veio aggravar sobre modo a situação financeira da estrada Mauá e produzir-lhe tal diminuição de trafego que a directoria teve de suspendel-o de 31 de março a 12 de maio de 1869; — d'ahi em diante, porém, durante seis mezes, a companhia ensaiou um serviço modesto e tão rigorosamente economico, que conseguiu levantar-se em pouco tempo, tendo conseguido uma modificação do seu contracto e alteração da tarifa estabelecida, começando a vigorar a nova tabella em 12 de junho de 1869.

« Parecia que um máu fado pesava sobre a companhia Mauá, que sem o menor auxilio dos cofres publicos, hasteára a bandeira do grande melhoramento, pois emquanto á outra, de simples rodagem, era amparada com favores os mais excepcionaes que jamais foram concedidos á empreza alguma no Brazil, — emprestimo de *seis mil contos, depois* perdoado, encampação de seu contracto com dispendio, de mais de *tres mil contos* dos cofres publicos e afinal um contracto com a estrada de ferro D. Pedro II, por dez annos, — que lhe assegurava nova recomposição de seu capital — a estrada de ferro de Petropolis (talvez por tel-a o publico chrismado com o nome de Mauá) era entregue ao exterminio.» (1)!

« Minha opinião, diz elle em sua *Exposição*, n'aquelle transe doloroso da vida dessa companhia, achando-me fóra do Brazil, foi que se levantassem os trilhos e se vendesse, em hasta publica, o material da empreza; foi-nos, porém, promettido *algum apoio* na proxima reunião do corpo legislativo.» A promessa não foi cumprida e a empreza foi vegetando com a creação de novos elementos de vida que tratou de desenvolver nas estações intermediarias, a quem Parahyba.

Pelo meio adoptado pelo governo attendeu-se aos interesses da estrada de ferro Pedro II e da União e Industria; mas ficou sacrificada a de Mauá.» (2)

Na difficil posição em que a companhia se achava, o seu presidente interino, Sr. Alfredo Bastos, submetteu ao governo imperial os tres seguintes alvitres, com o intuito de solver a crise resultante do contracto da *União e Industria* com a E. de F. D. Pedro II:

---

(1) *Exposição*, cit.

(2) *Noticia sobre as estradas de ferro do Brazil*, pelo Cons. Manoel da Cunha Galvão, 1869.

« 1º Tomar o governo a si a empreza, pagando-lhe a quantia de 1.200:000$ em apolices de 6 % ao par.

2º Concorrer com a quantia necessaria a fim de supprir a deficiencia de meios para occorrer ás despezas indispensaveis e ao dividendo annual de 6 %.

3º Subvencionar a companhia com a prestação mensal de 20 contos desde o dia em que começou a ter execução o contracto celebrado com a companhia *União e Industria.* » [1]

Esses meios foram submettidos ao corpo legislativo que, depois dos necessarios estudos nas commissões, apresentou em 5 de Outubro de 1869 uma proposta de resolução, autorizando o governo a conceder á companhia uma garantia de juros de 5% ao anno sobre o capital existente de 1.200:000$000.

A proposta foi assignada por *Cardozo de Menezes, Ferreira Lage, Lima e Silva, Affonso de Carvalho* e *Silva Paranhos*, apresentando parecer contrario, em voto separado, os Srs. *Pereira da Silva, Andrade Figueira, Augusto de Oliveira* e *Mello Rego.*

Entregue, a outras mãos, a direcção da companhia, não deixou o Barão de Mauá de conservar-lhe todo o carinho; assim, de volta de sua ultima viagem á Europa, celebrou contracto, em 31 de Agosto de 1872, com a presidencia da provincia do Rio de Janeiro para o prolongamento da estrada até Petropolis, adoptando para a construcção da linha o systema de cremalheira central.

Esse contracto foi approvado por lei provincial de 10 de Dezembro de 1873, que concedeu a garantia de juros de 7 % sobre o capital de 600:$000 julgados necessarios *antes de feitos os estudos*. Realisados estes, reconheceu-se a insufficiencia do capital garantido, solicitando, então, o contractante augmento do capital na importancia de 500:000$ afim de poder realisar a construcção da linha.

O augmento de capital foi negado e o contractante dispunha-se a enfrentar mais esta contrariedade, dirigindo nova petição á assembléa provincial, « quando *surgiu uma concessão* do governo imperial a um *emprezario* para realisar outra estrada de ferro que, *partindo* da côrte fizesse *concurrencia* com a que do litoral aspirava a subir a serra ».

---

[1] *Relatorio* da Companhia, apresentado á assembléa geral em 24 de Fevereiro de 1869.

« Esta concessão desorientou-me, diz elle, o trafego novamente creado não podia *dividir-se*, sem a ruina de uma *ou de ambas as emprezas!* »

A nova idéa do prolongamento foi abandonada e a concessão caducou por esse motivo.

Desgostoso, cançado dos embaraços que a inveja e a calumnia crearam-lhe durante vinte annos de direcção d'esta estrada, « sem ter muita fé para ir tão longe » elle se aproveitou da resolução da companhia—de amortisar parte de seu capital—e dispoz da quasi totalidade das acções que possuia—*por metade* do capital realizado, pagando assim *bem caro* a sua teima em ver apparecer no Brazil este grande melhoramento.

O seu prejuizo, n'esta estrada, elevou-se a mais de 600 contos, além dos estudos feitos na serra que lhe custaram 30:000$ e que elle *generosa* e *gratuitamente* cedeu aos Srs. Miguel Calogeras, Pandiá Calogeras e Luiz Berrini que, em 28 de Fevereiro de 1879 contractaram com a provincia a construcção d'aquelle prolongamento.

Assim, cessou a intervenção do Barão de Mauá n'esse grande melhoramento que elle havia introduzido em sua patria.

E por uma d'essas amargas ironias do destino elle teve ainda de assistir, vivo, a acquisição de sua querida estrada Mauá por uma nova companhia que tomou o nome de Principe do Grão Pará, tendo a respectiva escriptura sido lavrada em 18 de Maio de 1883.

« Com essa acquisição perdeu o seu nome a LEGENDARIA ESTRADA DE FERRO MAUÁ, construida por conta propria, sem auxilio da Nação e da provincia, pelo benemerito cidadão Irinêo Evangelista de Souza, depois Visconde de Mauá. Foi ella o *ponto de partida do progresso material de nossa patria* »; (¹) entretanto... « houve quem trocasse o nome da pequena via ferrea, quem tivesse tão triste lembrança... mas não haverá quem se esqueça de que aquelles poucos kilometros representam o esforço de um espirito superior ». (²)

O humilde autor d'este trabalho aproveitou a occasião favoravel de uma festa da companhia Luz Stearica, em homenagem ao grande homem, para apresentar ao Club de Engenharia, em 11 de Junho de 1898, uma in-

---

(¹) *Guia da Central*, cit. Inicio da viação ferrea.

(²) *Revista das estradas de ferro* pelo Eng. Civil Francisco Picanço.

dicação no sentido da mudança do nome de Principe do Grão Pará.

Acceita, por unanimidade, a indicação foi, na mesma sessão do Club, apresentada pelo illustrado Dr. Paulo de Frontin uma moção a respeito, publicada nas *varias* do *Jornal do Commercio* de 23 de Junho.

Ainda uma vez fazemos um ardente appello para essa obra de justiça á memoria de um illustre brazileiro, a quem a patria deve a iniciativa de tantos melhoramentos, restituindo á estrada o seu antigo nome de Mauá, que de facto e de direito lhe pertence.

O actual nome não tem mais razão de ser, a sua conservação ataca, fere, profana a memoria de quem a construiu; « esta estrada deve ser para os brazileiros uma empreza venerada, ella symbolisa o *alpha* de nossa viação ferrea, ahi sentiu pela *primeira vez* o solo da patria o rodar da locomotiva ». (1)

A estrada de ferro Mauá, sempre assim chamada e conhecida pelo povo, resistiu, como acabei de mostrar, a innumeras causas de embaraço, creadas pela má vontade que a perseguiu e só deu ao seu arrojado fundador — decepções, desgostos e prejuizos pecuniarios.

A sua vida, de uma actividade sem exemplo em nossa terra, sempre ao serviço de tudo que podesse se traduzir em melhoramentos para o Brazil, fez com que imaginasse, realizasse e dirigisse ao mesmo tempo, grande numero de emprezas, além de outras que em silencio amparou e nas quaes nem siquer o seu nome appareceu.

O primeiro exemplo pratico de viação ferrea estava dado; vou apresentar agora sua iniciativa em outros melhoramentos.

***

Em 1852 o governo annunciou por longos mezes, nas folhas diarias, achar-se autorisado a contractar o serviço da *Navegação a vapor do rio Amazonas*, mediante *subvenção e privilegio exclusivo*. N'uma epoca em que não se acreditava em emprezas, ninguem accudiu ao appello do governo que, impressionado com esse periodo de descrença, instou com Irinêo que, após alguma reluctancia, acceitou a missão civilisadora, lavrando-se então o decreto n. 1037 de 30 de Agosto de 1852 concedendo-lhe

(1) *As estradas de ferro no Brazil* em 1879, pelo engenheiro F. P. Passos. (1880)

privilegio exclusivo por 30 annos, para a navegação a vapor, do Amazonas e seus affluentes.

Organisada a companhia, não se conseguiu subscriptores nem para a metade do capital necessario, porque á timidez de idéas de associação vinha se juntar a desconfiança no *desconhecido* que a empreza ia affrontar.

Elle teve de fornecer, então, com seus recursos proprios, mais da metade do capital, como practicou na organisação da estrada de Mauá e companhia do gaz. A empreza funccionou com vantagem ; novos vapores foram adquiridos para attender aos interesses da região amasonica que se desenvolvia sob o influxo da navegação, fazendo crescer consideravelmente as rendas geraes e provinciaes. (1)

Esforços e sacrificios não foram poupados para a obtenção do desenvolvimento d'essa prodigiosa zona, e se tornaram maiores quando o governo declarou o grande rio aberto ao commercio do mundo—o que inutilisou a principal vantagem da concessão que era o privilegio da navegação.

Foi o visconde de Uruguay quem preveniu a Irinêo a modificação na politica do Amazonas em relação á sua exclusão ao commercio do mundo, modificação a que elle não se oppoz, lembrando sómente que isso obrigaria a um augmento de navegação, contentando-se com um augmento de subvenção, que o maior serviço demandava. Essa cifra de augmento e abandono do privilegio subsistente até 1882 foram objecto de lucta, cedendo afinal á exigencia do marquez de Paraná que lhe disséra : «a navegação do Amazonas é agora uma necessidade reconhe-

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

Receita das provincias do Amazonas e Pará conforme os relatorios da Fazenda :

1852 - 53	6:281$000	899:681$000
1853—54	7:226$980	1.368:280$924
1854 - 55	8:387$396	1.437:177$473
1864—65	30:665$628	1.938:951$012
1874—75	98:596$118	3.645:135$089

De documentos officiaes extrahimos os seguintes dados relativos á receita provincial do Amazonas:

1853	29:303$789
1854	32:662$792
1855	45:311$968
1864 - 65	130:350$000
1874—75	555:880$000

cida e provada, o augmento que se lhe offerece parece ao governo *bastante;* si, porém, o primeiro anno do *novo serviço* provar que não chega, não haverá governo que lhe negue o necessario, mas não quero que se diga que, por sermos seus amigos, estamos promptos a dar-lhe quanto pede ». (1)

No fim do primeiro anno a empreza não produzindo beneficio algum, foram apresentados ao governo os livros da companhia e todos os menores detalhes para os fins de verificação e realisação da promessa do governo.

Essa promessa não foi cumprida e a empreza teve de luctar durante dous annos, suspensos os dividendos aos accionistas, até que, em 1857, o marquez de Olinda fez inteira justiça á companhia, « devido talvez, diz Irinêo, á presença, no ministerio, do homem de idéas *mais claras em finanças* que eu tenho conhecido no Brazil : — Souza Franco ». (2)

Pouco depois a companhia se transformou, sem prejuizo para os accionistas, na *Amazon Steam Navigation Company* que elle organizou em Londres.

Da primitiva empreza nasceram outras que á esta vieram se encorporar pela força de reciprocos interesses.

No inventario dos serviços prestados ao seu paiz considerava elle, com justa razão um dos maiores, a realização da navegação a vapor no valle do Amazonas, executada no tempo em que *ninguem acreditava n'ella.*

« Quando os poderes publicos decretaram primitivamente as concessões, tratava-se de uma *experiencia* que podia falhar ; os resultados podiam não corresponder ás previsões.

Os factos vieram dar razão á politica previdente e atilada que semeou para colher, pois a colheita appareceu e o valle do Amazonas que, embora represente a mais vasta circumscripção do territorio patrio, contém uma população insignificante ; não obstante, já restitue aos cofres publicos em grossa torrente, e com enorme lucro os *adiantamentos* que para tão importante mister foram sabiamente decretados, sem fallar no bem estar social e grandioso incremento da riqueza publica e particular que esse facto determinou. » (3)

Aos que presumiram ter elle auferido grandes inte-

(1) *Exposição*, cit.

(2) *Exposição*, cit.

(3) *Exposição*, cit.

resses na organização d'esta empreza, elle franqueou a contabilidade de sua casa e concluiu a sua *Exposição* franca com estas dolorosas palavras: « Nenhum beneficio colhi do grande capital e insano trabalho que durante um quarto de seculo dediquei á idéa; tal é a justiça dos homens !...»

*

O grande industrial brazileiro já nos tinha dado o gozo da illuminação a gaz, da viação ferrea e da navegação do Amazonas; mas o seu espirito não socegava no trabalho de obter o concurso de capitaes europeus para a construcção de nossas estradas de ferro, no intuito patriotico de estabelecer essa corrente benefica a favor de nossa viação.

Levado por esse sentimento que era a « menina de meus olhos » — como elle dizia, aproveitou-se da concessão, do Recife a Agua Preta feita, em 7 de agosto de 1852, a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, (1) para, por si só, sem pedido de ninguem, escrever ao seu socio e intimo amigo, Sr. de Castro, em Londres, recommendando a concessão — Assim, dizia elle: « Trata-se de levar avante a primeira companhia ingleza para vir construir *estradas de ferro no Brazil*; não deixe pedra sobre pedra para que o resultado nada deixe a desejar, pois disso dependerá navegarem muitos outros nas mesmas aguas e você conhece minhas idéas a respeito ».

Nobre e patriotico proceder!

As difficuldades para a incorporação da companhia e seu *lançamento no mercado* foram vencidos á custa de muito trabalho, sendo afinal organizada na praça de Londres a *Recife and S. Francisco Railway Company*, que foi autorizada a funccionar por decreto de 13 de Outubro de 1853.

Muito concorreu para essa organização, tendo o seu socio subscripto um numero extraordinario de acções, representando um capital mui superior ás suas finanças na occasião.

Estudos mal feitos, execução da estrada por maus empreiteiros que abandonaram os serviços e foram demandar a companhia em Londres, determinaram-lhe uma situação critica, aggravada pela baixa das acções que pouco ou nenhum valor tinham no mercado, apezar dos 7 % de garantia.

---

(1) Para esclarecimentos sobre esta estrada, vid. *Guia da Central*, cit., inicio da viação ferrea, pags. 52 a 60.

O governo do Brazil comprehendendo o perigo d'esse desastre que nos fechava a porta aos capitaes europeus para outras emprezas com o mesmo fim, fez votar a lei que permittiu ou facultou a troca d'esses titulos de 7 °/₀ por apolices da divida publica interna de 6 °/₀ de renda. [1]

Irinêo não vacillou um minuto; foi *o primeiro* a aproveitar-se d'essa faculdade legal, recebendo com seu velho amigo Giles Loder, do Thesouro Nacional, alguns milhares de contos que ajudaram a resistir á pressão financeira que ameaçava destruir a corrente de capitaes para as estradas de ferro do Brazil.

«A execução d'essa lei, diz elle, salvou-me de um prejuizo avultadissimo!»

Esta companhia teve uma vida agitada e foi constante e desinteressadamente auxiliada desde os seus primeiros periodos pelo Barão de Mauá que prestou-lhe o ultimo serviço com a obtenção do *accrescimo de garantia.*

Elle sempre se oppoz a esse pedido, resistiu ao seu socio que por elle se empenhava e só por elle trabalhou quando aqui, em seu escriptorio apresentou se um agente especial da companhia, Sr. Bramah, com uma carta do nosso ministro d'agricultura promettendo-lhe, em nome do governo, o referido accrescimo sob as condições estipuladas na mesma carta. «*Desde esse momento*, diz elle, pronunciei-me abertamente a favor do cumprimento da promessa; era a palavra do governo de meu paiz dada ao estrangeiro e cioso, como sempre fui do credito do Brazil não tinha mais que hesitar».

Após tantos trabalhos não quiz receber da companhia a minima parcella de indemnização pelos serviços prestados.

*

Por decreto de 19 de Dezembro de 1853 foi concedido a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilegio para uma estrada de ferro da capital da Bahia a Joazeiro.

Não dispondo o concessionario de recursos e de influencia nas praças da Europa recorreu ao Barão de Mauá que o auxiliou, só conseguindo-se a organização definitiva da *Bahia and S. Francisco Railway Company* em 10 de

---

[1] Convem não confundir esta operação com a projectada permuta de acções, objecto da missão a Londres em Setembro de 1865.

Janeiro de 1858, quando foi lançada no mercado de Londres. (¹)

O seu auxilio pecuniario elevou-se a dezenas de milhares de libras esterlinas, que só poderam ser-lhe pagas depois que em Londres ficou organizada a companhia.

*

A necessidade de um dique, para servir ao commercio e navegação que affluiam ao porto do Rio de Janeiro, foi objecto de suas preoccupações durante muitos annos, á vista da morosidade do dique secco, que na Ilha das Cobras se construia por conta do governo, ha quarenta annos.

Procurando dotar esta capital com tão importante melhoramento entendeu-se com o director da *Ponta d'Arêa*, Sr. Dadgson, que dizia ter inventado um systema de *Diques fluctuantes* cujo «*principio* consistia em receber, o recepiente, agua na proporção da deslocação que um navio de maior ou menor dimensão demandava, em vez de ser forçado a *encher-se* completamente quando tivesse de receber algum navio, como succedia com o machinismo conhecido.»

Fez então, o Sr. Dadgson seguir para Inglaterra a ouvir os competentes sobre a idéa de seu invento, voltando este com pareceres de profissionaes inglezes que consideraram de vantagens a sua realização.

Foi organisada a *Companhia de Diques Fluctuantes* e construiu-se o primeiro, no proposito de outros lhe seguirem: mas despendidos 200:000$, n'aquella experiencia reconheceu-se falhar a idéa *na practica*.—Dissolveu-se a companhia, nada perdendo os accionistas, que acompanharam Irinêo; porque este considerando que a invenção *nova* fôra de um empregado que trabalhava sob sua responsabilidade, recolheu as acções e restituiu integralmente o capital que havia sido subscripto.

Assim terminou essa tentativa de realisar mais um melhoramento em sua patria.

*

A *Companhia de Cortumes*, creada por outrem, teve desde o seu inicio, o auxilio de Irinêo que concorreu com a sexta parte do capital que se julgou necessario.

(¹) *Relatorio* do ministerio do Imperio de 1858.

Dentro dos moldes de seu objectivo parecia ter, a companhia, condições de prosperidade; mas a insensata aspiração de seu director querendo realisar o monopolio do commercio de carnes verdes, produziu enormes prejuizos, sendo esse um dos maiores desastres financeiros em que se achou envolvida a casa Mauá que teve de supportar, como *credora*, um prejuizo muito superior ao capital integral da empreza.

«Ainda hoje, dizia elle em 1878, sou de opinião que essa empreza podia e *devia* prosperar; não havia, porém, elementos de successo que podessem resistir á má direcção dada aos grandes recursos que a empreza teve á sua disposição» (¹)

*

A *Companhia Luz Stearica* foi uma empreza particular por outrem iniciada, a vegetar em estreito circulo de pequenas transacções.

O genio emprehendedor d'esse homem admiravel transformou a pequena empreza de fabrico de velas em uma companhia com mais vastos horisontes, ficando com a maior parte das acções, como sempre procedia, para provocar com o seu exemplo a animação aos fornecedores de capital.

Não podendo dirigil-a pessoalmente, entregou-a a outros que, pouco escrupulosos, arrastaram-na á uma posição quasi de ruina; então elle teve de absorvel-a em estado de decadencia e com grandes sacrificios crear-lhe novamente vida propria.

Embaraços momentaneos da casa Mauá, no exterior, fizeram com que esta empreza passasse ás mãos de terceiros, como realisação de capital que consultava interesses financeiros da casa bancaria.

«Os maiores sacrificios a que esta empreza deu logar não tiveram origem na industria propriamente dita, porém nas irregularidades administrativas que perturbaram a sua marcha» (²)

Hoje ella tem o seu futuro assegurado e os que a dirigem não esquecem o seu benemerito fundador—«mais afamado que ditoso»—na phrase de seu illustre biographo.

*

(¹) *Exposição*, cit.

(²) *Exposição*, cit.

A companhia *Mineração Maranhense*, aqui organisada, sem recursos para a exploração de suas riquissimas jazidas de ouro, recorreu ao benemerito industrial para obter o auxilio de capital europeu, transferindo a empreza para Londres.

Prestou-se de bom grado a esse serviço, julgando influir no progresso da provincia do Maranhão e acreditando nas informações de pessoas em quem depositava confiança.

Por influencia exclusivamente sua e instrucção de seu socio, em Londres, organisou-se a *Montes Aureos Brasilian Gold Mining Company* ficando elle, como de costume, com grande numero de acções para provar a sua boa fé em convidar capitaes alheios.

Salvaram-se os capitaes primitivos da *Mineração Maranhense* que foram, diz elle, «devolvidos com uzura»; os da nova empreza foram sacrificados, porque a exploração cuidadosa das jazidas trouxe apenas a convicção de que tinham sido victimas de uma grande mystificação.

As jazidas se achavam *esgotadas!*

Terminou, assim, a empreza por um completo desastre financeiro.

*

A estrada de ferro de Santos a Jundiahy, hoje *S. Paulo Railway Company*, foi a empreza que mais amargurou os dias do Barão de Mauá, foi ella, que, como uma nuvem negra, repleta de mortaes faiscas creou e foi accumulando na athmosphera da casa Mauá esse mau estar financeiro, que produziu o tremendo e immenso desastre de seu aniquilamento.

Eu não posso nos estreitos limites d'esta Memoria, contar minuciosamente a angustiosa historia d'esta empreza, que influiu tanto nas finanças da casa Mauá que, diz elle, «a não ser este commettimento, estaria longe de qualquer probabilidade—a dolorosa posição financeira em que me vejo collocado».

O decreto legislativo de 12 de setembro de 1855, (1) relativo a uma estrada de ferro de Santos a S. João do Rio Claro, foi, entre o Barão de Mauá, Marquez de Monte Alegre e conselheiro José Antonio Pimenta Bueno (depois marquez de S. Vicente) objecto de longas conversas. Elles cogitavam em outra estrada que «partindo

(1) Vid. *Guia da Central*, cit. Inicio da viação—pag. 74.

de Santos, galgasse a serra do Cubatão e pela linha mais recta se dirigisse aos districtos mais productivos da provincia de S. Paulo, aonde a cultura do café começava a desenvolver-se em condições tão favoraveis, que promettia á provincia um futuro dos mais esperançosos ».

Instado por esses dous intimos amigos, elle a principio hesitou ante a magnitude da empreza, cedendo afinal á promessa d'elles unirem tambem seus nomes ao emprehendimento; mas impondo elles a condição de não partilharem beneficio algum pecuniario que d'ahi lhes pudessem resultar.

A concessão foi dada aos tres illustres brazileiros por decreto de 26 de abril de 1856, sendo Santos o ponto inicial, Jundiahy o terminal e a garantia de juros de 5 % sobre o capital de £ 2.000.000.

Não podendo ir a Londres, incumbiu ao seu socio Sr. de Castro, para o representar nos trabalhos da obtenção do capital necessario á empreza, sendo ajudado pelo nosso ministro, que assegurava aos interessados, a *effectividade* da garantia do Brazil. Antes da concessão da garantia mandára elle fazer os estudos pelo Engenheiro Roberto Milligan, em seguida novos estudos pelo Engenheiro D'ordan e finalmente, obtido o contracto, o seu socio, em Londres, entendeu-se com um engenheiro de alta nomeada, o Sr. Brunlees, que escolheu o Sr. Fox para proceder aos estudos *completos* da linha. N'esses trabalhos de explorações e estudos que duraram mais de tres annos, gastou o Barão de Mauá vinte e cinco mil libras esterlinas (£ 25.000), servindo de base, ao contracto assignado em Londres, *os estudos do Sr. Fox*, com as modificações feitas pelo Sr. Brunlees.

Difficuldades, exigencias, duvidas e objecções todas superadas protelaram até fins de 1859 a organisação da empreza.—Em começo de 1860 ia-se realisar o seu lançamento no mercado quando surgiu uma difficuldade imprevista; os agentes financeiros do Brazil, que tinham *consentido* a sua firma figurar no prospecto da empreza, *exigiram*, então, como pagamento d'aquelle favor, a quantia de £ 20.000 dos primeiros fundos recebidos do publico! Consultado o nosso ministro, Sr. Penedo, este opinou por esse meio de *garantir a subscripção*, cedendo então o Sr. de Castro á mais essa exigencia e realisando-se em seguida a subscripção das acções.

Apezar do *pagamento do favor* foi ainda necessario que Mauá & C. subscrevessem 5000 acções, a sua firma

de Manchester 4300 e dous intimos amigos seus 1000 acções cada um, sendo portanto a companhia organizada com capitaes brazileiros, levada ao *Stock Exchange* sobre os hombros do Barão de Mauá, cabendo o beneficio pecuniario immediato aos Srs. N. M. Rothschild & Sons!

A companhia teve a denominação de *S. Paulo Railway Company* e foi autorisada a funccionar no Brazil por decreto nº 2601 de 6 de Junho de 1860. Os trabalhos de construcção começaram em 24 de Novembro desse anno (1860) e em 16 de Fevereiro de 1867 foi entregue ao trafego toda a linha até Jundiahy com a extensão de 139 kilometros. (1)

Os adiantamentos feitos aos empreiteiros pela casa Mauá foram contestados pelo Sr. Roberto A. Heath, presidente da companhia por longos annos, apezar de lhe ter sido remettida a *conta corrente* da companhia, na qual se achavam debitadas as lettras acceitas e não pagas pelos empreiteiros e que representavam os *adiantamentos* até 31 de Março de 1864 — com expressa declaração do facto, nas proprias lettras!

A directoria para «fechar a aboboda que encerrava o edificio fraudulento» (2) celebrou, com os empreiteiros, accordos particulares de que Mauá não teve conhecimento e dirigiu-lhe, com data de 6 de Maio de 1864, uma carta pela qual «repudiava toda a responsabilidade em referencia aos adiantamentos realisados de capital effectivamente empregado na construcção de sua estrada». (3)

Achando-se, pouco depois, a companhia ingleza em condições de ruina absoluta, com seu capital *esgotado*, sem *credito*, com suas acções quasi sem *cotação* e precisando emittir uma pequena somma de *debentures* para urgentes despezas, só poude conseguir a metade da quantia e esta mesma devida ao Barão de Mauá que estava em Londres n'essa occasião.

Eram tão criticas as circumstancias da companhia que o seu presidente viu-se obrigado a declarar ao nosso ministro, em Londres: «si me não fizerdes já um emprestimo de *cem mil libras esterlinas*, vou d'aqui ao Stock Exchange declarar fallida a companhia» (4)

---

(1) Para mais detalhes vid. *Guia da Central*, cit. Inicio da viação.

(2) Palavras do illustrado jurisconsulto Conselheiro Lafayette que examinou a questão.

(3) *Exposição* cit.

(4) *Exposição*, cit.

E esse extraordinario facto é confirmado pelo conselheiro Manoel da Cunha Galvão nas seguintes palavras dirigidas ao ministro da agricultura de então : « V. Ex. sabe que eram tão extraordinarios os apuros da directoria, que o nosso delegado em Londres viu-se compellido a emprestar-lhe cem mil libras esterlinas, sem autorisação do governo, indo de encontro ás estipulações em vigor. A vasta correspondencia da legação brazileira mostra isto em toda a sua nudez. » (1)

N'esta emergencia difficil, foi ainda o Barão de Mauá quem fez os dispendios com a construcção da linha, desde 1 de Outubro de 1866, quando os empreiteiros abandonaram os serviços, até 26 de Julho de 1867, quando elle suspendeu os *adiantamentos*, sem a companhia ter-lhe pago um só vintem, sobre o pretexto d'ella não ter autorisado o emprestimo, si bem reconhecesse o seu emprego na construcção das obras!

Ainda mais, foi o Barão de Mauá quem acudiu com mais de £ 29.000, desembolçadas pela filial de Santos, para o excesso de dispendio com as estações.

E no emtanto se diz e se propala que esta estrada foi construida com capitaes inglezes, quando ella deve a sua iniciativa, a sua construcção, a sua existencia e prosperidade industrial, só e exclusivamente ao grande brazileiro Barão de Mauá.

Depois veiu o pleito judicial em que a companhia *chicanou dez annos* para impedir a discussão dos factos no Brazil.

A questão, seguindo os seus tramites, obteve Mauá sentença favoravel do desembargador Candido Rocha, mas os tribunaes superiores, concordando com o despacho dado pelo juiz substituto Dr. Francisco de Paula Rebello Silva, declinaram da *competencia de julgal-a*, porque, não estando determinado o fôro do contracto, a companhia só poderia ser desmandada em sua séde em Londres.

Para ahi foi o pleito dirigido e afinal, como era de prevêr, resolvido contra Mauá.

E no emtanto, o art. 26 do contracto, que lhe foi transferido, era clarissimo : ella devia responder perante o governo e autoridades do Brazil pelos actos que lhe fossem relativos, praticados no Brazil !

A pungente narração minuciosa d'esses longos annos

(1) *Noticia sobre as estradas de ferro do Brazil*, cit.

de afanoso trabalho «mostraria de um lado — o patriotismo, a crença viva, a boa fé, o desinteresse, a elevação de caracter, do outro — ....
mas estas paginas esboçam apenas a nobre vida de Mauá, não alheio procedimento.» (1)

*

Promulgada a memoravel lei de 26 de Junho de 1852 (2) foi empenho do governo fazer executar a estrada ahi vagamente delineada, seguimento da idéa embryonaria da não menos memoravel lei de 31 de Outubro de 1835.

Para aquelle fim o governo chamou, por edital de 4 de Outubro de 1852, propostas, para a construcção da estrada; não dando resultado essa tentativa, fez nova chamada por edital de 9 de Fevereiro de 1853, ampliando, d'esta vez, até a Europa, o logar da concurrencia.

O nosso ministro em Londres, o Sr. Sergio Teixeira de Macedo, muito trabalhou de 1853 a 1855 para conseguir a encorporação de uma companhia que acceitasse as condições do ultimo edital; por fim contractou, por conta do Thesouro Nacional, em 9 de Fevereiro de 1855, com o subdito inglez Edouard Price, a construcção da 1ª secção da estrada, de S. Christovão a Belém, cuja extensão fôra avaliada em 37 1/2 milhas.

Recebida aqui em começo de Março de 1853 a noticia desse contracto, o chefe do ministerio n'essa épocha, Visconde de Paraná, ficou contrariadissimo por ter aquelle funccionario se affastado de suas instrucções, no sentido de levantar capitaes para a estrada e não contractal-a por conta do governo.

Na irritação do momento, o chefe do gabinete dispunha-se a demittir o nosso ministro e repudiar o contracto, quando appareceu o Barão de Mauá, que, no recesso da amisade, o acalmou, fazendo-lhe sentir os grandes inconvenientes de um tal procedimento.

«Tudo quanto dizia respeito a *estradas de ferro* era para mim, n'essa occasião, assumpto sobre o qual o minimo descredito me assustava, vendo eu nessa idéa o futuro da prosperidade do Brazil.» (3)

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

(2) Vid. *Guia da Central*, cit. pag. 106.

(3) *Exposição*, cit.

Assim pensava o grande brazileiro que conseguiu demover de seu proposito ao Visconde de Paraná e apresentou-lhe o plano a seguir: da organisação de uma *companhia brazileira*, incumbindo-lhe então, o Visconde, de formular e redigir seus estatutos que, com algumas alterações, foram approvados pelo governo em 9 de Maio de 1855. (1)

Organisada a companhia foi o Banco Mauá & C., o escolhido pela directoria para depositario dos fundos a recolher-se dos accionistas.

O empreiteiro Price fazia tambem o seu movimento de *cheques* pela casa Mauá, d'ahi o seu conhecimento com o Barão.

Depois do segundo ou terceiro pagamento que a companhia tinha de fazer, em virtude do contracto assignado em Londres, surgiram, entre a directoria e o empreiteiro, tão graves questões, tão grandes difficuldades que este disséra a Mauá com a mais firme resolução: « rompo o contracto, faço o meu protesto e sigo para Londres a expôr ao publico como no Brazil se entendem os contractos e a reclamar indemnisação ».

Mauá examinou a situação, viu o dilemma terrivel— ou a directoria demittia-se e d'ahi o desprestigio para a companhia ou realisava-se a resolução de Price e d'ahi um golpe no credito do Brazil. Dirigiu-se ao conselheiro Ottoni e declarou que assumia a responsabilidade que a directoria julgasse necessaria. Acceita promptamente a offerta, lavrou-se, em notas do tabellião Fialho, uma escriptura de *responsabilidade avultadissima*, de que não obteve beneficio algum, sendo a isso levado unicamente pela idéa de prestar mais um serviço ao seu paiz. Concluida a 1ª secção o conselheiro Ottoni, em nome da directoria, agradeceu-lhe em officio os relevantes serviços prestados naquella occasião.

Foi ainda a casa Mauá que, incumbida pela directoria da E. de F. D. Pedro II, contractou, nos Estados Unidos, para os trabalhos da 2ª secção, o conhecido Engenheiro Charles F. M. Garnett e mais alguns ajudantes.

*

O *Caminho de Ferro da Tijuca* teve apenas a *sympathia* do Barão de Mauá por tratar-se de um melhoramento

---

(1) Vid. *Guia da Central*, cit. pag. 465.

que interessava o transito entre a cidade e um dos seus mais bellos e salubres arrabaldes.

A idéa d'esse melhoramento veio do Dr. Cochrane a quem Mauá declarou francamente não contasse com seu auxilio, limitando-se a subscrever 44 acções para não deixar de apparecer seu nome n'uma empreza tão util. Logo depois seguiu para Montevidéo a examinar as grandes transacções de sua casa bancaria, vindo encontrar aqui um grande emprestimo feito á companhia sob a responsabilidade individual de seus directores.

O *desastre financeiro* da companhia accelerou-se e em assembléa geral de seus accionistas foi resolvido entregar a empreza ao Banco Mauá em pagamento de seu debito. A conselho de um homem de sua confiança, o Sr. Ginty, engenheiro da fabrica do gaz, elle tentou reerguer a empreza; mas vendo que não dava resultado mandou levantar os trilhos em 1866 e liquidou-a com um prejuizo *de mais de 700 contos* ao Banco Mauá !

*

O descalabro do caminho de ferro da Tijuca veio reflectir-se sobre a *Botanical Gardens rail road Company*, cuja concessão fôra dada ao Conselheiro Candido Baptista de Oliveira que, após tentativas infructiferas para o levantamento de capitaes, propoz a venda da concessão ao Barão de Mauá, mediante somma que cobrisse os seus compromissos.

Não podendo resistir ao pedido do amigo ficou com a concessão, procurando logo organisar companhia para a qual não encontrou quem subscrevesse uma só acção !

Esse desanimo publico invadiu-o tambem ; elle não se animou a leval-a avante com seus recursos, como tantas vezes fizera com outras, «o que foi na verdade um grande desacerto, diz elle, como os factos vieram demonstrar ». [1]

Em sua ultima viagem á Europa, em fins de 1871, o seu representante aqui fez cessão de seus direitos a capitalistas americanos, que organizaram companhia com aquelle nome, tornando-se logo uma das mais lucrativas emprezas d'esta capital e sendo hoje conhecida por Companhia do Jardim Botanico.

*

---

(1) *Exposição*, cit.

Feita ao Dr. Antonio Pereira Rebouças a concessão de uma *Estrada de Ferro de Antonina a Corytiba* foi o Barão de Mauá, instado para associar-se ao concessionario, baldo de recursos para proseguir nos estudos da linha, invocando-se até n'essa occasião o nome de pessôa altamente collocada.

Depois de prestar os necessarios auxilios, foram-lhe enviados a Londres os referidos estudos que elle submetteu á apreciação dos Engenheiros Brunlees e Pereira Passos com quem travára relações na sua viagem á Europa, em 1871.

Ambos os engenheiros acharam insufficiente o orçamento para o custo total da obra e Mauá dispunha-se de volta ao Brazil a mandar fazer uma revisão de trabalhos, quando a morte arrebatou o Dr. Rebouças e na mesma occasião surgiram as antigas rivalidades entre os habitantes de Antonina e os de Paranaguá.

D'essas *rivalidades* brotou, amparada por influencias poderosas, uma *outra empreza* com direcção diversa da que fôra estudada com tanto sacrificio, cedendo elle então á esta os seus direitos, sem a minima indemnização.

Os auxilios prestados deram-lhe um prejuizo de 52:000$000.

*

Achava-se Mauá, em Londres, quando em Dezembro de 1871, foi sorprehendido vendo o seu nome incluido na concessão da *Estrada de Ferro do Paraná a Matto Grosso* com os Srs. William Lloyd, Antonio Pereira Rebouças, Capitão Chr. Palm e Dr. Thomaz Cochrane.

Fascinado com a grandeza do projecto que considerava o primeiro passo para a realisação da via ferrea, que teria de atravessar a America do Sul em epocha mais ou menos distante, não poude, Mauá, resistir a prestar seus serviços a um commettimento, com o qual já sonhára, quando havia verificado, em documentos antigos, que mais de duzentos annos antes «o governo portuguez tinha nomeado, não uma mas duas commissões successivas de profissionaes para estudar a via de communicação mais facil, afim de pôr a provincia de Matto Grosso em contacto com o littoral». [1]

Não contando com levantamento de capitaes, resolveu arrostar as difficuldades dos trabalhos preliminares.

---

(1) *Exposição*, cit.

Em carta de 9 de Abril de 1872 o então principe Oscar da Suecia recommendou-lhe o Capitão Palm, que dirigiu os serviços da exploração com 16 Engenheiros, 76 auxiliares e os precisos trabalhadores, tendo a expedição partido em Julho de 1872.

Fallecendo Palm foi incumbido da direcção o Engenheiro Lloyd que concluiu os estudos em dous annos e oito mezes, publicando minucioso relatorio.

O que a respeito d'esta empreza publicou Mauá, em 10 de Julho de 1875, é curioso documento historico, que apenas posso aqui mencionar, adstricto, como estou, á entrega desta memoria em prazo curto e limitado. (1)

N'essa publicação elle historia os detalhes d'esta empreza, lamenta a pequena extenção existente de nossa via ferrea, lembra a *sua visão* de 22 annos passados quando rompeu com a rotina do passado e diz amargurado a respeito desta empreza:

«Com a sexta parte do que se consumiu improductivamente na ultima guerra do Paraguay se teria construido esta estrada e se teriam poupado sommas enormes e milhares de vidas preciosas!»

A execução desses estudos deixou a Mauá um prejuizo de mais de noventa contos de réis, devido ao baixo preço por que os consideraram — de 600$ por kilometro, quando a outros, em terrenos mais faceis, se havia pago por kilometro a quantia de 1:000$000!

*

Um dos mais importantes melhoramentos introduzidos no Brazil por Mauá, foi incontestavelmente o de ligar a nossa terra ao mundo civilisado, por meio do *Cabo submarino*.

Era um desejo ardente do mais puro patriotismo, era uma idéa que lhe escaldava a mente n'um delirio de febre, essa de nos ligar á Europa por esse invento prodigioso que transmitte instantaneamente os nossos pensamentos.

E o Brazil estava alheio a esse goso porque a concessão «fôra feita a um individuo que havia longos annos,

---

(1) Para detalhes e estudo d'esta estrada veja-se Publicação cit., *Exposição* cit. *Relatorio* do Eng. Lloyd e Memorial da via-ferrea interoceanica do Rio a Lima por Ch. Palm.

nem a levava a effeito nem permittia que outros o fizessem fundando-se em direitos que pretendia serem eternos »! ([1])

Este concessionario original, de nome *Ballestrini* conseguiu, durante mais de vinte annos, embair a administração publica com promessas de companhias organizadas, na Europa obtendo successivas prorogações e augmento de favores que cada vez mais volorizavam a concessão.

Irritado Mauá com essa protelação injustificavel em prejuizo de sua patria, levou, em sua ultima viagem á Europa, o proposito firme de, não regressar sem ter assegurada a realisação d'essa idéa, que elle considerava de maior importancia para a vida politica, economica e financeira do Brazil. Assim em conversa se expressou, antes de partir, com esse outro grande brazileiro Visconde do Rio Branco.

Em Londres foi convidado para assistir a reunião de uma *mesa de directores* que affirmavam ter obtido o privilegio do Cabo submarino do seu unico possuidor; — um capitalista de Pariz, elevado á posição financeira pelos resultados de sua fabrica de chocolate.

Tendo em vista a realisação da idéa, consentiu que seu nome figurasse nos *prospectos*, si bem que a tal *mesa* se compuzesse de individuos que lhe eram inteiramente desconhecidos, á excepção do Sr. Barão de Nioac.

Preparada a empreza para ser lançada no mercado, appareceu um protesto de *Ballestrini* e a subscripção falhou!

A idéa ia morrer, desmoralisada por essa especulação interminavel de uma commandita, que levou o seu arrojo a ponto de fantasiar uma empreza sem capital por meio de contractos fantasmagoricos, como ainda hoje se observa em algumas capitaes da Europa.

Terminado o praso da primitiva concessão, perseverante na idéa, infatigavel em sua execução, Mauá pediu ao governo lhe désse o privilegio, communicando, ao mesmo tempo, ao Visconde do Rio Branco que não era de sua parte uma especulação para ganhar dinheiro e só a de um beneficio para o seu paiz.

Recebendo o decreto da concessão, entendeu-se com as primeiras influencias de Londres em materia de cabos submarinos, declarando-lhes — que não pretendia, nem acceitava, remuneração alguma pela transferencia de seu privilegio.

([1]) *Esboço biographico*, cit.

Organisada a empreza, com successo completo, transferiu-lhe o privilegio recusando tenazmente o menor beneficio.

Diziam-lhe « que uma cousa era vender o privilegio e outra bem diversa participar dos beneficios devidos a um syndicato que tomava a responsabilidade de assegurar o capital necessario á realisação da empreza » ; mas elle não se deixou fascinar, vendo nisso sómente um meio indirecto de desvirtuar o seu nobre pensamento de prestar um serviço á sua patria, considerando-se assim largamente pago.

Consentiu por pedido insistente das influencias, em fazer parte da mesa de directores e levou o seu escrupulo a ponto de nem mesmo exigir o reembolso dos *emolumentos de secretaria*, que a concessão do privilegio acarretára !

« Quão mudados estão os tempos, dirão sem duvida aquelles que viram, não ha muitos annos, organisarem-se companhias unicamente para que se podessem cobrar direitos de incorporação » (1) e se locupletarem os argentarios em beneficios extorquidos á bôa fé dos inexperientes ! !

Mauá cumprira o seu voto : em 22 de Junho de 1874 o seu coração de brazileiro exhultou de contentamento, porque n'esse dia realizou-se o seu ardente desejo : abriu-se a communicação telegraphica entre o Brazil e a Europa.

O governo imperial reconhecendo os valiosos trabalhos e o bello e nobre desprendimento do grande brazileiro que com tanta tenacidade contribuira para tão importante melhoramento em seu paiz, elevou-o, n'essa occasião, de Barão de Mauá a Visconde do mesmo titulo.

Essa recompensa á tantas fadigas, tantas luctas, tantos trabalhos, foi a justa « manifestação do reconhecimento nacional ás virtudes civicas, á nobreza de caracter e aos notaveis serviços prestados á causa do progresso » de sua patria.

*

O *abastecimento de agua á cidade do Rio de Janeiro* era um problema na solução do qual Mauá cogitara ha muito tempo, desde o fornecimento de tubos para o encanamento das aguas de Maracanã, feito pelo seu estabelecimento da *Ponta d'Arêa.*

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

Realisando-se a empreza de exgotos, surgiu um máo estar que, desde 1850, vinha destruindo os creditos de salubridade d'esta cidade, sendo esse facto objecto de estudos e conversas tendentes a um systema de medidas sanitarias, capazes de remover ou attenuar aquelles males. —Consequencia dessas conversas e estudos foi a proposta que Mauá, de accordo com o Engenheiro Ginty, da companhia do Gaz, apresentou ao governo, logo depois do inicio dos trabalhos de exgoto, para um maior supprimento de agua a fim de se não tornar em grande calamidade aquelle melhoramento. Mais tarde um outro Engenheiro, Sr. Gotto, procurou Mauá para a elle unir-se e realisarem aquelle *desideratum*.

A' expensas d'este foram feitos os estudos; a proposta foi depois apresentada, exigindo-se lhes então que confiasse ás obras publicas todos os trabalhos graphicos, garantindo-se uma *indemnisação*, no caso da repartição ter de executar as obras administrativamente.

O tempo corrêo, a urgencia do supprimento d'agua augmentava e veio a deliberação de se attender ás propostas.

« Foi n'esse momento que, ausente em Montevidéo, diz elle, recebi alli uma carta do Sr. Gotto em que me apresentava o Sr. Gabrielli para que, dentro de *quinze dias*, eu declarasse si o considerava ligado á proposta que fizeramos, ou, quando não, elle se desligaria desse compromisso.

Extranhando a intimação não hesitei em mandar dizer que acceitava a disjunctiva. Nem Gotto, nem ninguem, me havia prevenido do *poder magico* de que vinha armado o feliz proponente. O caso é que elle teve a felicidade de Cesar: — *chegou, viu e venceu!* pois em quinze dias obteve o contracto que eu e pessôas competentes, por mim empregadas por longos annos, em vão solicitámos, não recebendo nem um vintem de indemnisação pelas despezas realisadas!

Eis ahi uma das provas da alta protecção que (no dizer de muitos) me foi dispensada durante 52 annos de vida industrial! » [1]

*

Na *Estrada de Ferro do Rio Verde*, hoje Minas e Rio, desempenhou o Visconde de Mauá papel não secundario em seu inicio.

---

[1] *Exposição*, cit.

Convidado pelo Dr. Couto de Magalhães para a elle associar-se n'essa empreza, acceitou o convite, fanatico, como sempre foi, pela introducção do grande invento das vias ferreas.

Veio essa proposta n'uma épocha em que desenganos crueis já pesavam sobre o seu espirito; e elle a teria recusado si a hypothese de poder ser util á uma empreza, não o desviasse do proposito em que então se achava.

Animado d'esses sentimentos, prestou todo o auxílio que poude até que o *desastre* de 17 de Maio de 1875 veio cravar fundo um punhal em seu coração. O desanimo invadiu-lhe e desligou-se do companheiro que o reembolsou da sua parte dos dispendios.

Mais adiante, eu referirei esta dolorosa historia do desastre.

*

O projecto da *Companhia Pastoril Agricola e Industrial* foi apresentado á praça do Rio de Janeiro, pelo Barão de Mauá, em 6 de Outubro de 1873, tendo por fim desenvolver no Brazil e republicas do Prata os trabalhos agricolas e de pastoreio e tambem os industriaes immediatamente relacionados com esses trabalhos.

Numerosos edificios e dezenas de milhares de cabeças de gado existiam nos valiosos estabelecimentos situados n'aquellas republicas.

O Barão de Mauá e a firma Mauá & C, garantiam aos accionistas um juro nunca inferior a 6 % e a promessa foi cumprida.

A grande maioria das acções ficou em poder de Mauá, de seus parentes e amigos.

A companhia tinha sua vida propria; mas o primeiro anno de sua vida normal foi o de 1882, sob a gerencia do Visconde de Mauá, em que produziu uma receita de 864:238$ tendo uma despeza de 297:373$, dando, portanto, uma renda liquida de 566:865$000.

*

Não foram tão importantes, como os outros, os *serviços prestados á Agricultura* por Mauá; porque esta não foi jamais para elle objecto de attenção directa.

Apezar de não ser esse o ramo de actividade a que se dedicou, todavia o seu espirito emprehendedor não lhe

permittiu olhar indifferente para a *sorte da lavoura*, essa poderosa fonte de toda a riqueza publica do Brazil.

Assim é que, em suas cogitações, estudando as variadas exigencias que a solução do problema envolvia, elle teve de apresentar e desenvolver as quatro condições essenciaes sobre as quaes julgava gravitar a questão, n'aquelle momento preciso de nossa civilisação.

A primeira era o — desenvolvimento de vias de communicação por meio das *estradas de ferro*; a segunda — o *trabalho* no sentido dos braços necessarios á producção em maior escala; a terceira — o *capital* como riqueza accumulada resultante da 2ª; e a quarta — a *instrucção agricola* que o estado de civilisação comportasse.

Elle desenvolveu essas condições fundamentaes com o ardor de uma alma patriotica, como já o havia feito na legislatura de 1856 protestando contra a tendencia para a elevação da taxa dos juros nas transacções agricolas da lavoura, dizendo: « — Acreditae, senhores, que a taxa elevada dos descontos é uma vibora faminta que devora as raizes da producção.» (1)

Empregou nos dous estabelecimentos agricolas que possuia os mais aperfeiçoados instrumentos de trabalho, entre os quaes salientam-se os *arados a vapor* que elle fez trabalhar na fazenda da Atalaia, em Macahé, e que foram os *primeiros importados* no Brazil.

Reconhecendo o atraso da industria assucareira, mandou vir, á sua custa, da ilha Mauricia, um profissional dos mais distinctos na fabricação pratica e scientifica do assucar, o Sr. *Patureau* que montou o engenho central de *Porto Feliz*, na provincia de S. Paulo.

Preoccupado com o supprimento e lenta substituição do braço para a lavoura, fez uma experiencia do trabalho *coolie* que deu bom resultado, inutilisado este depois pela remessa de vadios de S. Luiz, contractados contra as suas ordens e respectivas instrucções.

*

N'esta *Memoria*, escripta ao correr da penna, tenho até aqui feito passar o vulto imponente de Mauá, procurando destacar as phases de sua vida gloriosa á semelhança do que se pratica na téla magica dos animatographos.

---

(1) *Annaes da Camara dos deputados.*

Até aqui eu o considerei como negociante e industrial; passo agora a mostral o na phase de sua existencia, a mais accidentada, talvez; mas tambem a mais trabalhosa e amargurada; a de banqueiro e incidentemente de deputado.

« Embora sua passagem pela camara temporaria não fosse nem curta, nem inutil para o bem publico, o officio de legislador não passou de mais um meio e uma opportunidade de pugnar pelas idéas de toda a sua vida — a liberdade do commercio e o desenvolvimento da industria nacional, condição e base da grandeza do Brasil.» ([1])

Como já disse em nota anterior, o Barão de Mauá entrára para a camara temporaria na sessão de 1856, substituindo Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, deputado pelo Rio Grande do Sul.

Sem possuir a palavra privilegiada dos grandes oradores, exprimia-se com facilidade, accentuando com voz forte os pontos que queria ferir, despreoccupado dos ornatos de phrases e dos effeitos oratorios. Nunca se envolveu em questões politicas, occupando-se quasi sempre das referentes ao commercio e á industria.

Na sessão de 1856 analysou e discutiu um projecto sobre commanditas do deputado Carneiro de Campos, apresentou dous projectos — um sobre acções decendiarias e outro relativo á estrada de ferro Mauá a que já me referi, tratando d'essa estrada.

Discutiu minuciosamente a autorisação de um credito de seis mil contos para o serviço de colonisação e esteve sempre ao lado de Souza Franco, ministro da Fazenda, nas sessões de 57 e 58.

Na sessão de 1857 justificou, em 7 de Maio, um requerimento sobre a situação do Banco do Brazil; depois um projecto sobre organisação de bancos e sociedades bancarias; sustentou a necessidade de um emprestimo ao estabelecimento da Ponta d'Arêa após o incendio que soffreu; apresentou com outros um requerimento sobre reformas do Codigo Commercial; sustentou, em agosto, a emenda vinda do Senado sobre a navegação a vapor do Amazonas e justificou um projecto substitutivo do de Carneiro de Campos sobre sociedades em commandita.

A respeito d'este ultimo assumpto encontram se, n'um de seus discursos, os seguintes trechos:

« Senhores, nosso paiz quer avançar, tem grandes

([1]) *Esboço biographico*, cit.

elementos em si mesmo para se desenvolver, cumpre auxiliar o movimento.

(*Ha um aparte*)

Não acho fundada a observação do nobre deputado, temos andado quatro passos e já se julga que temos andado demais. (*Apoiados*)

Querem nos atar as pernas com receio de que, caminhando, tenhamos de cahir. (¹)

Na sessão de 1858, tratou, além de outras questões de sua especialidade, debatidas como membro das commissões de fazenda, commercio, industria e artes, da questão bancaria que tanto apaixonou o parlamento de então, discutindo o requerimento em que Teixeira Junior pedia informações sobre a incorporação de bancos.

Na sessão de 6 de agosto de 1860, discutindo o orçamento da receita, começou o seu discurso com estas palavras « que deviam queimar seus labios de patriota » :

« Sr. Presidente, eu estava no firme proposito de não tomar a palavra em questão alguma importante durante a presente sessão, porquanto, com dôr o digo, sou um d'aquelles que se acham desalentados com a actualidade do nosso paiz, não, por certo em relação ao estado economico...

Pelo que toca, porém, á administração da justiça, que eu considero a base da existencia social, encaro a situação por tal fórma, que toda a energia de meu espirito se abate diante de tamanho mal.» (²)

Essas duras phrases traduziam o desalento e o amargo fél, que invadiram sua alma após as clamorosas injustiças dos julgamentos de importantes pleitos judiciaes, contra a sociedade bancaria Mauá, Mac-Gregor & C., que lhe acarretaram enormes prejuizos pecuniarios.

Na sessão de 1861 proferiu discurso importante analysando o orçamento geral para 1862 - 63, e d'ahi em diante foi pouco frequente na tribuna.

Na primeira sessão de 1864 apresentou projectos sobre recebimento das notas do Banco do Brazil nas estações publicas, outro sobre a navegação de cabotagem e depois outro sobre um emprestimo á Companhia Pernambucana, com elle assignando este projecto o Conselheiro José Antonio Saraiva.

Entre os diversos pareceres, que n'esta sessão apresentou, salienta-se—o das commissões reunidas de fazenda,

---

(¹) *Annaes da Camara dos deputados*, 1857.

(²) *Annaes* da Camara dos deputados, 1860.

commercio, industria e artes sobre a situação da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II.

Como deputado, elle representou o Rio Grande do Sul durante 17 annos, no periodo de 1856 a 1873, excepções feitas de 1867 a 1868 quando foram adiadas as eleições na provincia e de 1869 a 1872 quando o partido liberal absteve-se de pleitear as eleições para essa legislatura.

A questão do ventre livre, vibrando a alma dos patriotas abolicionistas, trouxe para as eleições de 1872 uma lucta encarniçada na effervecencias das paixões, lavrando no proprio seio do partido conservador o fraccionamento e a dissidencia.

Iniciados os trabalhos da 15ª legislatura, em 1873, o gabinete Rio Branco viu-se atacado violentamente pelos seus correligionarios, encontrando, porém apoio e sympathia em alguns liberaes.

Entre esses achava-se o Barão de Mauá, que, na sessão de 28 de Janeiro de 1873, na discussão da resposta á falla do Throno, começou por explicar sua posição ao lado do gabinete conservador, que acabava de realizar com a lei de 28 de Setembro de 1871, uma das grandes idéas liberaes e uma das maiores aspirações de toda a sua vida.

« Mostrou que não tinha havido a menor modificação nos seus principios liberaes, conservando intacta sua fé na liberdade e no progresso que aquella lei tão brilhantemente representava ». (1) Depois de contestar que tivesse havido pressão official no Rio Grande do Sul, por occasião das ultimas eleições, disse :

« O Sr. Barão de Mauá : Economisador severo do tempo, não aspirando o poder, não tendo idéas exageradas em politica, não adopto o principio da opposição de estigmatisar os homens do governo, da opinião que lhe é adversa, sejam quaes forem as medidas que proponham.

O Sr. Silveira Martins :—Devia dizer isto aos eleitores antes de mandal-o para cá.

O Sr. Barão de Mauá :—Os eleitores conhecem a minha opinião e o meu modo de pensar desde muitos annos, pois só posso repetir que não mudei e por isso não podem accusar-me de falta de lealdade politica. *(Numerosos apoiados).*

E si eu soubesse que o elemento liberal da provincia

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

do Rio Grande do Sul era tão pouco liberal que queria suffocar a minha liberdade de acção, a minha liberdade de consciencia, eu não teria aceitado o mandato que me honro de dignamente desempenhar. (*Apoiados*; *muito bem*).

O Sr. SILVEIRA MARTINS:—Pois bem: a questão está entre mim e V. Ex.; appellemos para os eleitores. Si elles julgarem que eu não cumpro os meus deveres, resigno o lugar; faça V. Ex. o mesmo. (*Cruzam-se apartes*).

O Sr. BARÃO DE MAUÁ: Acceito o repto que V. Ex. me lança. Si a maioria dos eleitores entender que não sirvo aos interesses do meu paiz, desempenhando o mandato de um modo digno e honroso, que estou fóra do mandato seguindo os dictames da minha consciencia, que é o unico juizo de meus actos n'esta casa, renuncio a cadeira, por mais elevada que eu considere a honra de representar a minha terra natal. » (1)

Era, de ante-mão, previsto o resultado da contenda sobre a qual tinham de se manifestar como juizes, homens politicos subordinados á merecida e immensa influencia de Silveira Martins, o chefe prestigioso que não podiam exhautorar.

A maioria dos eleitores votou contra, declarando-se nullo o mandato conferido a Mauá.

Ao 1º secretario da Camara dos deputados dirigiu Mauá, em 21 de Abril de 1873, um officio no qual, depois de historiar o repto, de analysar as condições em que se effectuára e declarar o seu resultado, assim se exprimiu:

« Tanto basta para que eu considere compromettida a minha palavra e renuncie o mandato que me foi confiado; pois não é compativel com a altura em que eu considero o mandato, representar, na camara, principios e idéas que não são as que eu professo.

Devolvendo o diploma, que, assim não me honraria, eu não serei menos grato, nem menos dedicado á provincia do Rio Grande do Sul, minha terra natal.

Esse diploma exprimia um duplo erro de apreciação: por parte dos eleitores em suppôr que eu podia acompanhar as idéas do Dr. Silveira Martins; da minha parte em acreditar que a maioria dos eleitores do 2º districto representava a idéa liberal dentro da lettra e espirito da nossa constituição politica.

---

(1) *Annaes* da Camara dos Deputados—1873.

Desfeito o erro, cada qual fica em seu posto; os eleitores tem liberdade de escolher quem melhor represente suas idéas e eu, firme nos meus principios, entregue ás laboriosas lidas da minha vida, que bastam e sobram para occupar a actividade de meu espirito, fazendo o bem compativel com minhas forças, o que entendi ser a missão do homem sobre a terra; caminho este, de que não ha desgostos nem contrariedades que possam d'elle desviar-me.»

Embora tivesse sido regeitada a doutrina do mandato imperativo, Mauá não voltou mais á Camara.

*

Vou fechar este pallido esboço da vida de Mauá, apresentando a sua gloriosa posição de banqueiro que abrange um periodo de 24 annos de luctas, de decepções, de soffrimentos e amarguras.

Como já mostrei, foi elle o creador do terceiro Banco do Brazil em 1851 que se fundiu com o 4º de igual nome em 1854, quando o governo resolveu concentrar o credito em um unico estabelecimento bancario.

Essa idéa, de concentração absoluta do credito em um só Banco, começou a apparecer em 1852, avolumou-se rapidamente no espirito de nossos estadistas e corporificou-se na lei de 5 de Julho de 1853 que creou o 4º Banco do Brazil, iniciando este as suas operações em 1º de Abril de 1854.

Este banco é hoje o Banco da Republica do Brazil.

A respeito d'essa idéa, o ministro da fazenda Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaborahy) assim se exprimia em 7 de Maio de 1853:

«A riqueza publica e com ella a somma das transacções tem crescido; o espirito industrial começa a desenvolver-se de maneira bem pronunciada; e por fim a insufficiencia do papel moeda é attestada pela presença de 10 a 20 mil contos metallicos com que se acha augmentada a massa do meio circulante. Parece, pois, chegado o prazo de crear-se um banco de emissão, que não só auxilie ao governo no resgate do papel moeda, mas ainda ao progressivo augmento do credito e da riqueza nacional». (1)

---

(1) *Relatorio* do ministerio da Fazenda de 1853.

Ao Banco do Brazil, assim creado, conferiram os poderes do Estado um monopolio *de facto*, autorisando a encorporação de um capital enorme; um monopolio *de direito* amparando-o com privilegios, favores e concessões excepcionaes.

A concentração do credito e o monopolio da instituição repugnavam ao espirito de Mauá, que bem poderia então combatel-os com sua grande influencia na praça e com o direito de 17 annos de vida, que estava garantido ao seu banco do Brazil.

Em vez de crear embaraços ao governo, elle, por pedido do Visconde de Itaborahy, não só desistiu dos direitos que lhe lhe assistiam, como tomou parte activa na organização do novo banco, alimentando a esperança de que a grande instituição de credito, que se ia fundar inoculasse na vida economica e financeira do paiz uma nova éra de desenvolvimento e de progresso.

Eleito para a sua directoria, recusou o cargo, apezar dos instantes pedidos do ministro da fazenda para que entrasse no respectivo exercicio.

Creado o novo banco, n'elle se fundiram os dous unicos então existentes, recebendo o banco do Brazil (de Mauá) 50.000 acções e o Commercial do Rio de Janeiro 30.000, das 150.000 que formavam o capital do novo banco.

Depois de observar o desenvolvimento e acção do vasto mecanismo de credito que os interesses concentrados dos dous bancos anteriores representavam, Mauá viu logo que o novo Banco não prehencheria a missão elevada a que fôra destinado: levar a vida á capital de cada provincia com suas *caixas filiaes*. Era o ensino e o tirocinio do *uso do credito* que elle queria, era o conhecimento «do mais poderoso instrumento da civilização moderna, no tocante á creação da riqueza em toda a extensão do territorio patrio, entranhando-o na vida economica das localidades onde a presença de elementos sufficientes, creados ou por crear, permittissem ser elle empregado com vantagem». (1)

Desvirtuado esse pensamento; reconhecendo, pelos factos observados, que nada se faria n'aquelle sentido, com os olhos fitos na futura prosperidade de sua patria, assaltou-lhe o desejo de pôr ao serviço de seu paiz um novo instrumento de progresso, independente da *tutella e instrucção governativa*, podendo agir livremente dentro da esphera da *iniciativa individual* com o movimento de suas

---

(1) *Exposição*, cit.

combinações e com a responsabilidade de seus actos perante o direito escripto.

Amparado nas disposições legaes que «regulavam o principio da commandita dos capitaes para qualquer fim honesto », assumindo a responsabilidade illimitada perante a lei, julgando ter afastado o *arbitrio governativo* na combinação que imaginou, elle reuniu seus amigos, appellou para seu credito na praça e organizou a sociedade commanditaria *Mauá, Mac-Gregor & C.*, com o capital de 20.000:000$000 em acções, metade do qual se realisou.

Formulados os estatutos, elle quiz ouvir a opinião do governo no tocante á legislação vigente; porque a sua combinação iria movimentar-se fóra do *arbitrio governativo* a que estavam sujeitas as *sociedades anonymas* que, por disposição exhorbitante do codigo, podiam ser — dissolvidas administrativamente sem a intervenção dos votos dos accionistas. Consultada, a respeito, uma das mais importantes figuras do ministerio de 1854, o Sr. Visconde de Paraná, achou a combinação isenta de qualquer objecção legal ou d'outra especie, inspirando-lhe tal confiança a nova instituição bancaria que, não podendo ser interessado como ministro, fez o seu filho mais velho subscrever 50 contos, seu genro 30 e o pae deste 50.

Offerecidas as acções á subscripção publica em Julho de 1854, abriu Mauá a lista com 600 contos, além de sua responsabilidade illimitada, ficando, em dous dias, preenchido o capital social e fechada a lista da subscripção com 182 socios commanditarios.

Foi essa a origem do Banco Mauá na primeira phase de sua organização, tendo começado as suas operações em Outubro de 1854.

A posição financeira da nova instituição tornou-se logo satisfactoria; tudo indicava um futuro brilhante, operando-se rapidamente o ingresso do capital subscripto, affluindo os depositos e marcando-se para 30 de Dezembro de 1854, dous mezes depois de seu inicio, a ultima entrada do capital.

Mas, a idéa de Mauá era nova na pratica, teve infelizmente contra ella a opinião de alta influencia junto ao governo que sustentava *carecerem da tutela do governo* as instituições de credito; necessidade essa contestada por Mauá que a considerava — uma sentença de morte contra a iniciativa individual.

Fructo d'esse trabalho, surgiu inopinadamente um decreto do governo de 13 de Dezembro de 1854 prohibindo as sociedades commanditarias de dividirem seu

capital em acções, envolvendo n'essa prohibição a casa bancaria de Mauá, constituida desde Julho e com seus estatutos registrados no Tribunal do Commercio!

O decreto *prohibiu* o que a lei não *prohibia* e o governo dando-lhe o *effeito retroactivo* commetteu espantoso attentado, ferindo, por essa forma, todos os principios acceitos como *dogma inatacavel* no regimen governativo das sociedades civilisadas!!

Em taes circumstancias, ante o ataque a direitos tão sagrados o espirito se abate, o desalento invade a alma e o homem permanece n'uma indecisão e indifferença que semelham a morte.

Pensou por isso em liquidar todos os seus negocios, mas os interesses dos que lhe tinham acompanhado impediram essa resolução de desespero que elle traduziu assim: «Poderia ir gozar, longe da patria, os rendimentos vantajosos que tal liquidação me daria, ou então entregar-me durante meia duzia de annos aos estudos dos problemas sociaes, e, fortalecidos por elles, reapparecer preparado para pleitear, perante á razão publica, a necessidade de assegurar no regimen governativo do paiz *os direitos inalienaveis do homem*, direitos que não podem ser impunemente desconhecidos».

Os interesses vinculados de terceiros fizeram-no reerguer-se e em assembléa geral de 23 de Dezembro de 1854 propoz aos accionistas reorganizar a sociedade bancaria, em obediencia ao decreto governativo; mas ficou-lhe a magoa profunda do desvirtuamento do mecanismo da instituição.

Essa reorganização fazia desapparecer o grandioso plano de Mauá que era: elevar o capital social para estabelecer filiaes nas capitaes de todos as provincias do Brazil, e em outros pontos do paiz e do estrangeiro, a começar por Londres e Paris; realizar o que o Banco do Brazil não fazia e constituir um centro de todo o movimento monetario e financeiro da America Meridional em ligação intima com os principaes centros monetarios da Europa.

A sociedade reorganizou-se com a mesma firma Mauá, Mac-Gregor & C.ª convertendo-se as acções em quinhões e retirando-se alguns accionistas que se não conformaram com a imposição do decreto.

Durante tres annos manteve-se o estabelecimento n'uma progressão crescente de transacções, chegando a casa Mauá a dar a *lei* nas operações de cambio d'esta praça, saccando sempre sobre a sua filial de Londres.

A crise americana de 1857 produziu-lhe o primeiro abalo, « a primeira nuvem negra no horizonte da casa » pelo recambio de forte somma de cambiaes, tomadas para cobrir saques effectuados.

O *ouro* funccionando momentaneamente como meio circulante, os 14 mil contos existentes de moeda de *prata* exercendo a mesma funcção, tiveram de ser exportados para supprir o *deficit* que a queda dos productos acarretára, trazendo assim o desequilibrio resultante da crise e provando com esse primeiro sopro a fraqueza de idéas dos que queriam a conversão metallica do nosso papel moeda.

N'essa pesada athmosphera formou-se, em 4 de Maio de 1857, o gabinete Marquez de Olinda, que occupou a presidencia, sendo ministro da Fazenda Bernardo de Souza Franco (depois Visconde de Souza Franco).

Este entendeu-se logo com Mauá sobre a situação provocada pela crise e sobre as complicações provenientes da queda do preço do café, da baixa cambial, e da reclamação de nossos debitos no estrangeiro.

O Banco do Brazil não podia sustentar o cambio com os saques garantidos pelo Thesouro, nem amparar o seu fundo metallico e auxiliar o commercio.

Desviou-se então os encargos do Thesouro, autorizando-se á casa Mauá o offerecimento de cambiaes á praça sobre a sua filial de Londres, com a responsabilidade ou garantia do governo.

« Essa operação, diz elle, que foi tão mal apreciada e até *calumniada* pelos elementos em opposição n'essa occasião, foi assumpto de madura reflexão e estudo entre dous homens que entendiam da materia e comprehendiam o alcance da medida.

E nem deixou essa operação de ser realisada com bastante RISCO de perda para a casa Mauá, pois tanto o ministro, como eu, nos enganamos na apreciação da *cifra* de cambiaes, que seria preciso passar, para conservar o cambio ao typo que *conseguia o resultado* desejado. »

Unindo o pensamento á acção, o ministro autorisou logo o saque de £ 400.000 por um aviso, entregue por elle mesmo a Mauá, e não conseguindo resultado immediato autorisou o saque de mais £ 350.000.

Receiando o ministro augmentar os encargos do Thesouro não quiz ir além; Mauá então para evitar o mallogro certo da combinação continuou, com a sua responsabilidade, as operações ao cambio prefixado, durante *tres mezes*, elevando-se o total dos saques a *um milhão e oitocentas mil libras esterlinas !*

Si a operação *falhasse* o governo só indemnisaria os prejuizos da casa Mauá com as £ 750.000 autorisadas, ficando *um milhão e cincoenta mil libras* de saque a cargo da casa!

O effeito moral da realisação de dous pequenos emprestimos feitos, em Londres, á companhias que d'elles necessitavam e effectuados a 4 1/2 %, provocaram uma reacção favoravel de que Mauá habilmente se serviu, liquidando a operação total com um modesto lucro de 1 %.

Com essa tonificação de credito o cambio se firmou e as perigosas nuvens que ameaçavam o credito do Brazil foram varridas do horizonte; entretanto, tão importante e arriscado serviço foi, naquella epocha, considerado um favor ao Barão de Mauá!

Superior a todas essas miserias da vida, Mauá continuou por longos annos, a pedido dos governos, a auxilial-os em muitas operações com o thesouro, tendo-se effectuado a mór parte d'ellas com grande risco para sua casa bancaria.

A liquidação da operação dos cambiaes no ministerio Souza Franco, trouxe para a casa Mauá, que tinha apenas 4 annos de existencia, um grande valor moral na praça de Londres, onde o seu credito ficou altamente firmado.

Acreditada por essa forma, a casa foi abrindo filiaes no Rio da Prata, em seguida no Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre, Santos, S. Paulo, Campinas e mais tarde no Pará.

Esse desenvolvimento de operações financeiras em escala desproporcionadamente grande, «apresentou-se, diz elle, com *demasiada rapidez*» e foi objecto de vivas inquietações para seu espirito.

Ao gabinete Olinda, Souza Franco, succedeu o do Visconde de Abaeté, sendo ministro da Fazenda Salles Torres Homem; a este o de 10 de Agosto de 1859 tendo como presidente do conselho e ministro da Fazenda Angelo Moniz da Silva Ferraz (Barão de Uruguayana).

O systema Souza Franco que autorisou a incorporação de varios bancos foi contrariado por Torres Homem e depois completamente destruido por Silva Ferraz.

Com este tinha Mauá simples relações de cortezia; um dia, porém, em que entrára o páquete da Europa, foi chamado pelo ministro, que afflicto e amofinado disse-lhe: «acabo de receber cartas dos nossos agentes financeiros em Londres, que me põem em embaraço serio, além da indignação que o facto inspira; pois *exigem-me na volta do vapor* o saldo de sua conta que neste momento é im-

portante, o que é impossivel realizar-se sem produzir violento abalo no cambio (que estava na occasião excessivamente frouxo) ou, ao contrario d'isso impoem ao governo a entrega dos titulos do ultimo emprestimo, que se não poude emittir em sua totalidade, com uma *enorme differença* não só do preço da emissão, porém ainda consideravelmente *abaixo* da cotação em Londres, 5 a 6 °/₀ em pagamento d'esse saldo. » (¹)

Indignado com o procedimento de nossos agentes financeiros, collocando o credito de sua patria acima de todas as conveniencias, o grande Mauá não hesitou um só momento; declarou ao ministro que dentro de uma hora elle teria uma proposta para desviar o affrontoso golpe. E cumpriu a sua palavra, enviando a proposta na qual « a posição do banqueiro ficava enfraquecida pelo coração do brazileiro » offerecendo pagar o saldo da conta por meio de saques contra Mauá & C., em Londres, na importancia de £ 576.000 (saldo do debito do governo em Londres) recebendo os titulos pelo preço da emissão (estando a cotação a 4 °/₀ abaixo), accrescentando, para evitar qualquer motivo de queixa por parte dos agentes, que elles teriam a *opção* de ficarem com as letras ou com os titulos *nas mesmas condições* por elles offerecidas e ficando *annullada a operação* com a casa Mauá, si elles acceitassem, como seus, os fundos publicos alludidos.

Achando-se o mercado em posição *desfavoravel* os agentes preferiram receber, em pagamento, do que o thesouro lhes devia, as letras sobre Mauá & C., de Londres, entregando os fundos publicos.

Eu não conheço, entre nós, outro facto igual; de tanto desinteresse ligado á tanta dedicação patriotica.

« A operação *no momento*, diz elle, ameaçava prejuizo, mas emfim eu tive a satisfação de desviar uma IMPOSIÇÃO ao governo de meu paiz, correndo *todos os riscos de perda* que podiam dar-se e eram *receiados* por quem tinha os melhores meios de julgar! »

Como este, quasi todos os factos honrosos de Mauá, que tenho aqui rememorado, jazem esquecidos na mais ingrata e indesculpavel indifferença.

Como já tive occasião de dizer, os serviços prestados ao Brazil, na praça de Montevidéo, foram inestimaveis e d'elles não resultou para a casa Mauá « nem um real de beneficio ».

(¹) *Exposição*, cit.

Terminada a guerra, a casa achou-se compromettida n'uma somma avultada, que foi assumpto das mais graves preoccupações e dos mais incessantes trabalhos para fazer reconhecer essa divida pelos poderes legaes que iam ser constituidos.

Munido de um contracto com a legação oriental aqui situada, elle conseguiu, com a *annuencia* dos portadores de titulos, realisar a reducção da divida consolidada do Estado, de *mais de cem milhões de pezos* a *cinco milhões.*

« O certo é que eu e meus amigos, diz elle, fomos prejudicados em mais de *meio milhão* de pezos de lucro addicional que o contracto e a lei que o approvou nos asseguravam, pois resultou verificaram-se falsos cerca de um terço dos titulos de que haviamos feito acquisição, como base para realizar a operação ».

Em seis annos o paiz e a iustituição de credito que o tinha amparado estavam em boas condições de prosperidade; a propriedade havia *quintuplicado de valor* e o banco tinha depositos de quantia superior a *dez milhões* de pezos, com as suas notas de emissão preferidas a qualquer outra moeda, vindo até os gaúchos da campanha trocar seu *ouro* por notas do *Banco Mauá*, que era o nome d'essa filial em Montevidéo.

Tão grande impulso deu Mauá á essa praça que a Republica, em poucos annos, não teria em circulação um só titulo de sua divida, em virtude da rapida amortisação que elle fazia com o excesso de renda. Seria o Brazil o unico credor do Estado Oriental, dentro de pequeno espaço de tempo, si a deploravel revolução capitaneada pelo general Flores, em 1863, não viesse tudo transtornar. Apezar da indignação de Mauá contra a proclamação de Flores que — lamentava se acharem os animos *enervados* por *longa paz*, elle interpoz-se, no sentido da concordia, entre o chefe do movimento e o governo.

O triumpho da revolução, o assassinato do general Flores, os governos que lhe succederam, a legislação que se alterava ao sabor dos dominadores do dia, a interpretação calumniosa de seus intuitos, a contestação absurda de seus importantissimos serviços, a negação de seus direitos etc., tudo isso fez com que o banco suspendesse pagamentos por duas vezes, vindo afinal cahir estrondosamente sobre a casa do Rio de Janeiro.

O primeiro abalo ahi soffrido deu-se em 1868 e este segundo em 11 de Fevereiro de 1869, após 20 dias de corrida dos depositantes.

O corpo legislativo da Republica resolveu, em 1870,

a liquidação, com os bancos, da conta das notas de emissão pelas quaes a nação era responsavel na conformidade do decreto de 16 de Julho de 1868; e como os elementos do governo lhe eram hostis, viu Mauá o *alcance* da medida que era entregar os estabelecimentos aos tribunaes, «isto é, *fazer uma fogueira* dos innumeros valores do Banco Mauá em prejuizo dos credores do Brazil e da Europa.»

Para evitar semelhante golpe, dirigiu Mauá uma circular aos credores, expondo-lhes os perigos que receiava, indicando-lhes o unico meio pratico de impedil-os, que era: acceitarem titulos de renda de sua *responsabilidade individual,* exonerando completamente o Banco Mauá & C.

« Emquanto o governo e as camaras, diz elle, discutiam a sua lei, era lida por mais de 1.500 credores, na Republica, a minha circular que foi promptamente devolvida *com sua annuencia,* não havendo *uma só voz,* entre tantos credores, que se levantasse para impugnar a proposta ou macular-me.

D'esta phase de minha vida financeira conservarei, durante todo o resto de minha amargurada existencia, a mais grata recordação.»

Não cabem aqui, n'esta Memoria os detalhes d'essa lucta terrivel; basta dizer que votada a Lei de 4 de Maio de 1870, que encontrou o Banco Mauá *sem credores;* ella foi-lhe, no emtanto, applicada com a mais flagrante violação de suas disposições!

Perante a legação do Brazil, fez Mauá o seu protesto que estudado aqui, durante um anno inteiro, pelo nosso Conselho de Estado, foi este de opinião em resolução de consulta, que era reconhecida e provada a *denegação de justiça da parte do governo oriental,* sendo em seguida apresentada uma reclamação pela legação imperial, que não teve solução.

« E quando tudo isso se passava, diz elle, corria de bocca em bocca que eu era o homem mais favorecido do Brazil! »

Essas luctas desesperadas, que os successos de Montevidéo occasionaram, não foram as unicas que na occasião lhe torturaram o espirito; no Brazil, tambem, as operações de sua casa vieram-lhe trazer contrariedades, não correndo ellas regularmente pelas pêas da legislação em vigor.

Com effeito, oriunda das idéas de Silva Ferraz veio a lei de 22 de Agosto de 1860, cerceando em extremo o uso do credito, levando aos ultimos limites a restricção

bancaria, manietando o espirito de associação e paralysando todo movimento commercial e industrial. D'ahi surgiu naturalmente a retracção dos capitaes que, na maior parte, foram se collocar nas apolices e em bilhetes do Thezouro.

E como tudo se encadeia na ordem das cousas, como tudo produz os seus fructos, a lei, cahindo de chofre, produziu uma reacção violenta e veio trazer uma perturbação profunda no mecanismo social suffocando a «*necessidade, o esforço e a realisação* que constituem o homem economico » no dizer de um grande mestre (1) ou « o homem em todos os seus pontos de vista, » na ampliação de um distincto escriptor. (2)

Consequencia das luctas de systemas que vieram de Souza Franco, Torres Homem e Silva Ferraz, de envolta á outras causas intercorrentes, foi a sensivel depressão das rendas publicas ; assim, no exercicio de 1857-58 a receita fôra de 49.747 contos ; no de 1858-59 baixou a 46.919 ; no de 1859-60 desceu até 43.611 e no de 1860-61 a receita não teria ido além da do anterior, si novas imposições não houvessem sido creadas.

Entretanto em documento official apontam-se causas que a meu ver são as que denominei intercorrentes, e que foram : « a antecipação de importação nos annos de 1856-57 e 1857-58; as alterações que em certos artigos da nossa tarifa determinou o dec. n. 2.139 de 27 de Março de 1858 ; a isenção e reducção de direitos resultantes do Tratado Commercial de 4 de Setembro de 1857 celebrado com a Republica Oriental do Uruguay ; a contracção do movimento de nossas transacções commerciaes como effeito de excessivo e artificial desenvolvimento, que tivera nos annos prosperos ; e finalmente a falta de braços e a irregularidade das estações, de que mais ou menos tem soffrido todas as provincias. » (3)

O conjuncto das causas apontadadas, de desacertos governativos, trouxeram para todo o nosso commercio um estado especial de quasi liquidação, affectando tudo e fazendo não correrem bem as transacções das casas bancarias, inclusive a de Mauá, Mac. Gregor & C.

Assim manteve-se esse estado até que estalou repentinamente, « como estrondoso raio em atmosphera azulada e serena, » a crise de 10 de Setembro de 1864.

---

(1) *Harmonies économiques, Echanges*—par Bastiat.
(2) *Le Travail humain*, por M. Martin.
(3) *Relatorio* do ministerio da Fazenda de 1861.

Ninguem poderá descrever o abalo tremendo que então soffreu a praça do Rio do Janeiro, « o mais formidavel que se conhece nos fastos economicos do Brazil.» ([1])

Ninguem contava com o brusco apparecimento de tamanho desastre; pois apezar das incertezas e frouxidão dos negocios « o céo politico e commercial se mostrava como nos mais bellos dias de uma risonha primavera, nenhuma nuvem carregada o encobria ou manchava. As camaras se iam encerrar, todas as cousas pareciam seguir via pacifica e ordinaria ! ! ([2])

A crise, na opinião de Mauá, foi impropriamente chamada *crise bancaria,* ella devia ser denominada mais verdadeiramente *crise da lavoura* ; pois aos desacertos governativos seguiu-se em curto praso a « calamidade de algumas más colheitas successivas que acarretaram o *desequilibrio,* sendo a *producção* o verdadeiro regulador das finanças do Brazil. »

O horror do panico, que se estabeleceu, determinou extraordinarios sacrificios aos que podiam sustentar-se; a casa Mauá não podia escapar á sorte dos desastres que se deram, e enfrentou corajosamente a impetuosidade do tufão, não se poupando a sacrificios para corresponder á confiança que sempre mereceu.

Enorme somma de titulos prejudicados, endossados pela casa, foi paga ao Banco do Brazil que o governo habilitára com o curso forçado de suas notas, representando esses endossos, em sua maior parte, os prejuizos que a casa soffreu.

N'essa occasião, achava-se Mauá na Europa, tendo approvado o procedimento de seus agentes e associados que entenderam fazer frente á crise. A suspensão e liquidação, como outros fizeram, lhe seriam favoraveis no sentido de sua fortuna particular que pouco soffreria ; mas isso seria o desmentido de sua missão, seria o aniquilamento de sua gloriosa vida altruistica.

No fim da crise achou-se a casa onerada em pesadissimos compromissos, originados, de um lado, pelos prejuizos de seus devedores, de outro, pelos sacrificios que fizéra.

Cogitando em reforçar o capital activo de sua casa bancaria, Mauá conseguiu na Europa durante a sua permanencia de 1864 a 1866, uma combinação com o Lon-

---

([1]) *Relatorio* do ministerio da Fazenda de 1865.

([2]) *Relatorio* da Commissão de inquerito sobre a crise de 1864.

don and Brasilian Bank para se fundirem n'um só estabelecimento com a denominação de *London Brasilian and Mauá Bank*. Essa combinação ficou sem effeito, após os successos da crise de 1864 e os resultados da revolução do general Flores em 1863.

O seu capital individual elevava-se em 31 de Dezembro de 1866 á respeitavel somma de 8.455:152$000!

Regressando da Europa em 1867, quando terminava o prazo legal da sociedade bancaria, elle que poderia ir gosar vida mais calma, justa compensação do todas as suas luctas para o engrandecimento do paiz, (1) preferiu continuar em suas fadigas, fazendo então, por excessivo escrupulo de consciencia, uma proposta aos seus socios, considerada excepcional pelos proprios a quem ella mais aproveitava.

Referindo-se á essa proposta disse o conselho fiscal, composto de nomes respeitaveis:

« Sem exigir dos seus co-associados na extincta commandita a *entrada de um só real de capital* e nem *responsabilidade addiccional*, propõe-se o Sr. Barão de Mauá a restaurar o capital integral da extincta commandita, collocando-o de novo em condições de renda vantajosa. Para esse fim põe elle em contribuição a *totalidade dos seus haveres* e os seus serviços por espaço de tres annos, privando-se, durante esse praso, de qualquer proveito pessoal.

Esta offerta, de natureza tão excepcional, induziu a commissão a entrar em averiguações miudas e a exigir mesmo explicações categoricas relativamente ao fundo social e recursos com que contava o proponente para levar a effeito o pensamento que annunciára. Foram-lhe franqueados com promptidão e clareza balanços e documentos que demonstram que o saldo a favor de 14.000:000$000 e que os lucros do anno proximo findo ascendem a algarismo muito consideravel, correspondente á vantajosa porcentagem sobre aquelle capital, formando os estabelecimentos, que ora se concentram na nova commandita Mauá & C., uma instituição de credito de ordem elevadissima. »

A proposta foi acceita e as promessas cumpridas.

Tendo Mauá declarado que a parte do capital, considerada *readquirida*, poderia ser retirada, os interessados

---

(1) A renda publica subiu de 58 mil contos em 1865-66, a 130 mil contos em 1873-74.

se aproveitaram d'essa concessão e em 1875 só restavam 1.888:000$500 do capital nominal dos antigos socios.

«Nos 12 annos de existencia da associação, com o seu capital realizado de 6.000:000$000, tinham os commanditarios recebido até 30 de junho de 1864 a somma de 5.617:500$000 a titulo de dividendos (93.62°/ₒ em nove annos e meio.

Os prejuizos soffridos tinham absorvido a reserva e parte do capital, mas prejuizos como estes eram communs a todo o commercio do Rio de Janeiro, ligando-se á crise de 1857. (1)

Concentrando-se n'esta praça a direcção de todos os estabelecimentos bancarios do Rio da Prata e das provincias, fundou elle, em 1 de Janeiro de 1867 o *Banco Mauá & C.*, com o fundo social de 20.000:000$000, sendo metade logo realizado.

A nova sociedade teve uma marcha prospera de tal modo que no fim do primeiro anno, em 31 de Dezembro de 1867, o seu activo elevava-se a 105.186:879$206 e o seu valor era de tal ordem que resistiu galhardamente, sem pedir apoio de ninguem, ao violento abalo da primeira suspensão de pagamentos em Montevidéo, a 31 do Maio de 1868, sustentando-se ainda as outras casas de Rio da Prata com espanto geral do mundo financeiro.

A segunda suspensão, em 11 de Fevereiro de 1869, devida aos attentados do referido governo oriental, foi um tremendo choque que a instituição soffreu, obtendo, n'essa occasião, algum auxilio do Banco do Brazil que exigiu garantias extraordinarias.

Depois, verificou-se que o excesso de juros, pagos pela casa Mauá ao Banco do Brazil, elevou-se a mais de 5.000 contos!

Esse *aluguel*, demasiadamente caro, de auxilios a interesses do credito em bem do paiz, foi uma das causas do desfalque nos cabedaes da casa Mauá.

O grande Mauá entendia, de modo differente, esse auxilio pedido; elle sustentava a opinião de que o capital, procurando a mais alta remuneração, só conseguia o enfraquecimento dos outros elementos da riqueza.

Infatigavel, confiante em sua mascula energia, como que desafiava o futuro, respondendo aos golpes desferidos com arrojo assombroso; a dôr, «esse grande agente da

(1) *Esboço biographico*, cit.

evolução do mundo» ([1]) tornou-se a companheira constante de sua vida attribulada.

No momento critico da segunda suspensão foi apresentado á assembléa dos accionistas do Banco do Brazil o inqualificavel parecer de uma commissão de exame de contas, censurando acremente á administração do banco por ter feito adiantamentos á casa Mauá!

Essa censura publica á uma respeitavel instituição de credito equivalia á uma sentença de morte contra ella; entretanto a casa Mauá resistiu á mais essa *prova de fogo* que motivou a retirada dos directores do Banco do Brazil, que se julgaram offendidos por tão injusta e perversa censura.

D'ahi em diante as difficuldades foram se aggravando; aos abalos de Montevidéo vieram se juntar outras causas que n'aquella occasião surgiram com dobrada força.

«Immobilisação forçada de avultadissimos valores; o interesse avido aproveitando-se da generosidade imprudente; a negação de debitos evidentes, com caracter publico, contestados por preterição de futilidades; os pleitos sem fundamento, mas vencedores; a meticulosa tutella official empecendo não só o credito, mas até o capital; a falta de um auxilio opportuno e varios outros motivos que destas causas se desentranhavam» determinaram o lamentoso desenlace da crise monetaria de 1875, prevista no começo d'esse anno.

Enfrentando esse medonho vendaval, Mauá solicitou do Banco do Brazil o auxilio de *tres mil contos*, garantidos por 6.000:000$000 de acções da Companhia Pastoril, auxilio destinado exclusivamente ao pagamento, em Londres, dos saques da casa, entre os quaes figurava um de £ 70.000 a favor do governo argentino.

O rigor dos estatutos do banco não permittiu tal auxilio e Mauá teve de pedir moratoria, assegurada pelo parecer dos peritos, quanto á solvencia da casa, sendo elles vogaes do Banco do Brazil e do Thesouro Publico Nacional.

«Desde então, diz elle, dei por finda a minha carreira financeira, pois não podia occultar-se-me as *consequencias* do desastre.»

No dia 17 de Maio de 1875 o Banco Mauá suspendeu pagamentos, elevando-se, n'essa occasião, o activo geral

---

([1]) *Dialogues philosophiques*, par E. Renan.

da casa a 88.075:956$087 (deduzidos os 10 mil contos de capital não realisado) e o seu passivo a cerca de 78.000:000$000.

Em 21 de Junho de 1875 foi-lhe concedida, pelo Tribunal do Commercio, a moratoria por tres annos. A liquidação seguiu os tramites naturaes, tendo-se liquidado no praso da moratoria, valores na importancia de 50.160:056$266, ficando assim provado a conveniencia de não ser interrompida a sua marcha.

Mauá empregou todos os esforços para que, ouvida a opinião dos credores, ficassem assegurados, sem interrupção judiciaria, o modo e a fórma de ultimar-se a liquidação, providencia reclamada ao poder executivo por todos os bancos em liquidação, por se tratar de um caso de que não cogitou a defeituosa lei commercial existente. O governo declarou-se incompetente e entregou os bancos ao processo da fallencia.

Esta occasionou-lhe os mais profundos desgostos; elle a considerava como o *torcer do punhal* que lhe haviam cravado no coração, em 17 de Maio de 1875, para que a dôr fosse mais funda; por isso empregou todos os esforços para evital-a, como presenciei em 1877.

*

Estava eu sósinho no salão de visitas do Senado quando, affastando o reposteiro, surgiu um velho, de figura respeitavel, sympathica e insinuante.

No descuido de meus vinte annos elle passaria despercebido si não fosse o apparecimento do senador que elle vinha procurar, ao qual me ligavam respeitosa amizade e profunda admiração ao seu talento privilegiado. Era o senador Francisco Octaviano, o primoroso poeta, traductor de Shakspear e do bello poema de Mac-Pherson, de que só se poude salvar os inspirados Cantos de Selma, publicados na *Republica* em 1871.

Tomando assento os dois, eu affastei-me para o extremo opposto, nada ouvindo da conversa que durou de 15 a 20 minutos. O senador retirou-se tristonho e o velho, com uma expressão da maior angustia, deu algumas voltas no salão, parando de vez em quando, como a reflectir e por fim, sem um gesto, commovido até as lagrimas, em attitude de desespero, dirigiu os seus olhares para a porta por onde tinha sahido o seu amigo, e, pronunciando esta unica palavra—Paciencia—retirou-se.

Absorto, no mesmo lugar, permaneci por muito tempo a imaginar a intensidade d'aquella dôr immensa, provocada por algum drama doloroso que eu não podia comprehender e muito menos procurar saber, interessando-me entretanto pela attitude soffredora d'aquelle ancião respeitavel que, mergulhado em seus soffrimentos, nem siquer me viu ali, como unica testemunha d'essa scena.

Soube depois que esse velho que eu via pela primeira vez era o grande brazileiro—Visconde de Mauá.

Só agora é que dou conhecimento d'esse episodio ligado á maior questão de sua vida e para provar os esforços acima referidos.

*

O conselheiro José Machado Coelho de Castro, passando a administracção do Banco do Brasil ao Visconde de Tocantins, dirigiu-lhe uma carta reservada, em 27 de Maio de 1877, na qual se encontra o honroso trecho seguinte:

«Antes de terminar estas informações sobre a casa Mauá & C., tenho o praser de communicar a V. Ex. que a conta corrente do chefe d'aquella casa, que no balanço de 1875 apresentava um debito de 180 contos, está hoje representando um credito de cerca de 100 contos, isto quer dizer que o Visconde de Mauá trouxe para o activo da casa Mauá & C., valores que possuia em seu proprio nome e que poude liquidar.

É um simples cumprimento de dever, bem o sei, mas é sempre digno o homem que cumpre o seu dever» (1)

A requerimento de Mauá & C. foi aberta a fallencia, pelo Juizo especial da 1ª Vara do Commercio, em 25 de Junho de 1878.

Antes da fallencia, Mauá tinha apresentado aos credores de sua casa, essa dolorosa *Exposição* a que tantas vezes tenho recorrido e que na phrase de seu autor era mais um *gemido* que um *desabafo*.

Ahi elle apresenta as causas do seu ultimo desastre, apresentando-as em numero de cinco.

Na data da suspensão de pagamentos, o Banco Mauá & C. era devedor ao Thesouro Nacional das seguintes sommas:

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

Saques da filial de Santos......................	670:000$000
Saldo da filial de Montevidéo........	1.195:774$160
Cambiaes a favor do Thesouro Nacional...	6.849:282$620
	8.715:056$780

Até 5 de Janeiro de 1877 estavam pagas as duas primeiras prestações. (¹)

O acervo do banco fôra entregue á «uma commissão liquidante» e não houve objecto, embora de minimo valor, embora alheio de toda á massa, que não fosse entregue pelo Visconde de Mauá.

Tristissimas scenas, presenciadas por pessoas ainda existentes, commoveram as autoridades presentes.

Não foram só offerecidas as joias da esposa e das filhas, nem os mimos custosos que haviam recebido; mas ainda titulos de renda existente em Londres e em outras praças que não estavam, nem jamais estiveram na contabilidade da casa» (²)

....

Homem extraordinario, alma generosa e bôa, ainda mais nobre e mais digna na desventura do que no apogêo da grandeza, a tua vida util deveria ser conhecida de todos os brazileiros, os teus feitos ensinados nas escolas como um factor potente da educação civica das novas gerações!

....

Destruida, assim, a sua fortuna, abatido, por essa forma o seu honrado nome que elle presava mais do que aquella; tendo por unico crime – o trabalhar muito e por unico norte — fazer o bem; elle retirou-se do Brazil.

A pedido de amigos regressou para, auxiliar com seus conselhos, a liquidação que lentamente seguia os seus tramites, embaraçada pela insufficiencia da legislação em relação ás concordatas, que não podiam se realisar com o numero fixado dos devedores, espalhados em distancias consideraveis. O decreto n. 3.065 de 6 de Maio de 1882 estabeleceu as providencias reclamadas sobre concordatas, alterando as disposições dos arts. 844 e 847 do Codigo do Commercio.

Em 8 de Julho de 1882 reuniram-se no salão da Praça do Commercio do Rio de Janeiro, sob a presidencia

(¹) *Relatorio* do ministro da Fazenda de 1877.

(²) *Esboço biographico*, cit.

do desembargador Miguel Calmon Du Pin e Almeida, juiz da 1ª vara commercial, mais de cem credores da firma Mauá & C. representando por si e por procuração, importancia superior a 12.350:000$000.

Convidado pelo presidente da reunião, o Visconde de Mauá apóz breves considerações, propoz aos seus credores pagar-lhes 51 %, sendo 7 % em dinheiro e 44 % em acções da Companhia Pastoril, sendo a proposta acceita por unanimidade de votos e sem a menor observação, e elle abraçado e felicitado por todas as pessoas presentes.

« Em virtude da concordata, recebeu o Thesouro Nacional, em 9 de Setembro de 1882, a quantia de 569:900$017, inclusive a de 90:408$000 de dividendos das acções com que fez pagamento ao Estado, correspondente ao semestre vencido em Junho e ainda em 1 de Março d'este anno outra igual quantia, de 90:408$000, pertencente aos dividendos do ultimo semestre.

As referidas acções em numero de 30.136, foram recebidas, segundo a cotação da praça, na razão de 40$000 por acção, representando um total de 1.205:440$000 » (1)

Essas acções eram da Companhia Pastoril que entrou em liquidação em 30 de Abril de 1890, nomeando-se uma commissão liquidante composta do Banco do Brazil, do Barão da Lagoa e do Commendador Carlos Antonio de Araujo e Silva, representando o banco o Commendador Luiz Alves da Silva Porto.

Todos os accionistas, inclusive o Thesouro Nacional receberam 94.7% do seu capital.

Em virtude de sentença do juizo competente, foi, em 30 de Janeiro de 1884, passada ao Visconde de Mauá carta de completa rehabilitação.

« Quatro amigos de Mauá, cujos nomes o mais nobre silencio nos priva da satisfação de aqui registrar, emprestaram-lhe a quantia de dusentos contos de réis, com os quaes, negociando em fundos publicos e outros titulos no Rio da Prata e em Londres, conseguiu obter, nos ultimos annos, um pequeno cabedal » (2)

*

Nunca mais se apagou de minha memoria, a figura do Visconde de Mauá, d'aquelle ancião respeitavel que vi em 1877.

---

(1) *Relatorio* do ministro da Fazenda de 1883.

(2) *Esboço biographico*, cit.

Era de estatura regular, claro e corado, fronte larga, cabellos embranquecidos, olhar vivo, visivelmente nervoso; mas sabendo dominar-se como presenciei na scena que referi.

Tinha uma intelligencia pouco commum, uma instrucção variada e desenvolvida, uma concepção prompta e uma facilidade admiravel de apprehensão rapida das questões que se lhe apresentavam.

Dispunha de um elemento poderoso — uma memoria extraordinaria que, alliada á intelligencia, dava-lhe esse valor que o distinguia e que mais o elevava pela modestia natural que o envolvia.

Quando dirigiu dezenove estabelecimentos commerciaes e industriaes conservava de memoria, não só o estado de cada um, como os detalhes de suas operações.

Na Camara dos Deputados foi um bom orador, discreto e comedido; na imprensa, nos relatorios, nas emprezas que organisou e nas commissões de que fez parte deixou escriptos que não foram reunidos, só tendo deixado em livro a sua *Exposição de 1878* e um opusculo sobre o *Meio circulante do Brazil*, no qual encontra-se mais de uma vez a declaração de ser « um sectario convicto da idéa liberal applicada a todos os ramos da actividade humana.»

Bom, generoso, caritativo; elle fazia do dinheiro o uzo conveniente, soccorrendo os necessitados, protegendo aos homens talentosos que elle admirava e amparando aos individuos activos e trabalhadores com quem tinha de lidar.

Elle não esperava, como muitos fazem egoisticamente, que lhe viessem pedir auxilios; ia ao encontro das necessidades, como, entre muitas, deu-se uma vez com um velho servidor do Estado, cujas filhas acolheu em seu lar até dar-lhes posição na sociedade.

Em relação aos beneficios que fez ninguem os poderá referir, porque os occultava cuidadosamente; sabe-se só dos donativos publicos em que sempre figurou em primeiro logar.

O seu desinteresse chegava a extremos incriveis; incomprehensiveis na epoca presente em que uma terrivel nevrose tudo avassala, em que o espectaculo das corrupções ostenta-se altivo, em que a febre das riquezas mundanas alastra-se de um modo incrivel, em que o luxo insolente campeia occultando fundas miserias; em que o phrenesin das especulações abate e fére aos caracteres dos homens, causando tudo isso no coração dos sinceros patriotas uma tristeza indizivel.

Quantos seriam hoje capazes de desinteresses como os que vou recapitular?

Por serviços a organisação de uma companhia de estrada de ferro, mandou entregar, a quem muito lhe auxiliou n'este trabalho, a quantia de 100:000$000 que lhe era destinada, dizendo: — « teve todo o merito, eu limitei-me a algumas indicações practicas »; em outra companhia de estrada de ferro distribuiu pelos seus empregados a somma de 200:000$000 recebidos por seus serviços, declarando: — « delles foram os trabalhos, meus só os bons desejos »; desistiu de uma renda vitalicia, garantida por empreza prospera, para que esta fosse transferida em condições mais vantajosas aos accionistas; cedeu, sem a mais insignificante retribuição, a concessão de um privilegio valioso para apressar o uzo de um grande melhoramento á sua patria e deu gratuitamente a varias emprezas estudos que mandou fazer, representando quantias avultadas.

« No longo periodo da minha vida activa, escreveu elle, tive occasião de fazer supportar o transe doloroso, que me fazem atravessar, a centenas de individuos e a innumeraveis firmas commerciaes, dentro e fóra do Brazil; no emtanto nenhuma fallencia foi aberta a requerimento de qualquer das firmas que levavam o meu nome á sua frente. »

Insinuante, affavel, delicado no trato, elle era respeitado no mundo commercial por sua notavel proficiencia; querido em seus escriptorios onde obtinha os trabalhos — pedindo como companheiro e nunca ordenando como chefe; adorado no lar domestico em que sua alma expandia-se, derramando na familia a luz serena da bondade, da benevolencia, do carinho e da meiguice, era Mauá o objecto da mais viva sympathia e estima de todos que d'elle se approximavam.

« *Patria e Liberdade* ! devêra ter sido a sua divisa.

Tudo quanto emprehendeu, tudo quanto realisou foi inspirado pelos elevados sentimentos que estas palavras exprimem; sonhou um Brazil livre e prospero, vivendo por si, independente, tambem economica e financeiramente, de qualquer influencia ou pressão estrangeira.

Pode-se dizer, sem receio de contestação, que foi o mais industrial dos brazileiros e o mais brazileiro dos industriaes. » (1)

*

---

(1) *Esboço biographico*, cit.

Apoiado ao braço de sua santa esposa, minado por uma diabetes que lentamente ia-lhe roubando os dias, dirigiu-se Mauá para Petropolis, onde terminou sua existencia no dia 21 de Outubro de 1889, com a idade de 75 annos, 9 mezes e 21 dias.

Sessenta e quatro annos d'essa existencia foram dedicados a um labutar incessante.

Foram geraes e sinceras as demonstrações de pezar junto ao leito funebre do grande brazileiro.

« O corpo viera de Petropolis e fôra transportado de Mauá até á Prainha em barca especial, acompanhado pelos Srs. Henrique Irinêo de Souza e João Frick, filho e genro do fallecido.

Na sua ultima viagem o corpo do Visconde de Mauá atravessára, frio e inerte, a estrada de ferro, a que nos dias ardentes de enthusiasmo industrial elle déra a vida. » (1)

Os seus restos mortaes foram depositados no jazigo da familia, no cemiterio da Ordem Terceira dos Minimos de S. Francisco de Paula.

Logo após o fallecimento do benemerito Visconde de Mauá, apresentou o distincto Engenheiro Francisco Picanço a idéa de se lhe erigir uma estatua, merecendo, então, um bom artigo de illustre litterato que n'um jornal (2) da epocha, com a assignatura de V. M. disse o seguinte: « A *Revista de Estradas de Ferro* ergueu a idéa de uma estatua ao Visconde de Mauá.

Escreveu ante-hontem uma folha da tarde que ainda nós não eramos nascidos para as idéas progressistas, já o Visconde de Mauá cogitava em um Brazil digno da America.

Eis ahi, n'essas bellas e poucas palavras, desenhado o perfil e escripta a biographia do grande homem que, ha dias partiu para a viagem, da qual ninguem mais volveu.

Para que essa estatua seja levada a effeito nem é preciso abrir subscripção nacional; bastará que cada uma das emprezas, por elle fundadas, ou cuja iniciação lhe devemos, concorra com a sua quota.

Ser progressista quando o progresso nos impelle para a frente, lançar á terra idéas quando ellas abotoam em todas as intelligencias e para fazel-as fortificar é bastante

---

(1) *Jornal do Commercio* de 22 de Outubro de 1889.

(2) *Tribuna Liberal* de 30 de Outubro de 1889.

atiral-as ao sólo, preparado e prompto a recebel-as e dar-lhes vida — é bello, sim, mas é facil.

Quem ha hoje ahi, que não sinta em si uma aptidão palpitante e soffrega para grandes emprezas?

E' o contagio fecundo e poderoso do renascimento vital; é a febre aurea da epocha. Todos estamos contaminados mais ou menos, e, n'esta situação anormal, nada nos parece demasiado arrojado, bastante adiantado, nem, ao de leve, temerario.

Mas, n'aquelle tempo, ha 35 annos, quando qualquer d'esses melhoramentos civilisadores, hoje corriqueiros, era uma utopia e os capitaes pareciam não ter outra funcção social senão a de retrahir-se, naquelle tempo, um homem como Irinêo de Souza era um phenomeno extraordinario, pela sua superioridade ao seu meio, á sua epocha e á sua propria educação.

Por isso as victorias que alcançou sobre esses elementos contrarios tem um valor decuplo; porque representam a subjugação das difficuldades creadas por elles, accrescidos as inherentes ás proprias emprezas.

O que elle construia não era a sua opulencia — era a de sua patria; não era a sua fortuna o que elle fazia — era a nossa; não se enriquecia — enriquecia o Brazil.

E demais, que vasto, que profundo e solido cerebro o daquelle homem para conceber, com a previdencia e a clarividencia dos genios beneficos, todas, mas todas as grandes cousas que haviam de futuramente constituir o Brazil grande, forte, ousado, livre, americano, que elle sonhava a todas as horas, tanto nas do somno, como nas da vigilia!

Este Brazil de hoje, o Brazil de amanhã, si é possivel dizel-o obra de um homem, esse homem é o Visconde de Mauá.

Foi elle quem lhe deu os musculos de aço das locomotivas e a ossatura dos trilhos, a rêde de nervos da telegraphia submarina, a luz do gaz, a petrina rija e defensiva das docas, os braços maritimos e terrestres para alongar-se e penetrar no estrangeiro, levando-lhe o que nos sobrava em troca do que careciamos.

Para tal homem o bronze de uma estatua, modelada embora por um Bernardelli, pouco é.

Para tal homem não bastariam muitas estatuas, porque a sua imagem pede a perpetuidade viva e frémente do coração do povo.

No bronze da alma da patria é que deve ser fundida a estatua do Visconde de Mauá.

Como não ha, porém, que fiar na gratidão de um povo, fixemos a sua imagem gloriosa nessa materia fria, escura, inerte em que são embalsamados os heróes para poderem dormir o seu eterno somno nas cryptas da Historia.

E' uma divida de honra. »

Em 3 de Novembro de 1889 dirigiu Picanço uma circular á toda a imprensa desta Capital, lembrando a idéa da estatua. (1)

Essa divida de honra é paga hoje pelo Instituto Polytechnico Brazileiro, n'esta commemoração do cincoentenario das estradas de ferro do Brazil em que se destaca, como seu unico pensamento, a glorificação eterna do Visconde de Mauá.

Essa divida sagrada vae ser paga em 7 de Setembro futuro, com o monumento commemorativo que o Club de Engenharia deliberou erigir e que teve hoje inicio de execução com o lançamento de sua pedra fundamental.

Na Prainha, local de suas mais vivas recordações, elle permanecerá eternamente, em frente ao Oceano como aconselhava Homero, para que o vejam bem de longe as gerações e os povos.

Resta ainda uma outra divida : é a restituição do antigo nome da Estrada de Mauá, a que já me referi em outro logar.

*

Não sou dos que panteiam a morte dos grandes homens ; a sua gloria é funcção do passamento, ella irrompe quando se libertam d'essa prisão de argila e de miseria, ella nasce quando deixam de ter invejosos.

Depois,... não morrem mais ; emmudecem e começam então a viver a verdadeira vida.

Abaixo da gramma do cemiterio tudo se nivella e desapparece n'uma mesma podridão ; acima d'ella, porém, só apparecem os que se distinguiram por seus feitos, deixando de seu nome uma bôa memoria, uma saudosa recordação.

Espirito immortal de Irinêo ! cumpristes bem a nobre e ardua missão para que fostes destacado aqui na terra !

---

(1) *Revista de Estradas de Ferro*, nº 59 de 30 de Novembro de 1889.

Evangelista das novas idéas do progresso de tua patria ! desce das altas e illuminadas regiões em que te achas e vem, nos raios brilhantes de tua gloria, receber as homenagens sinceras e respeitosas da geração presente.

Hontem, fostes um dos primeiros homens de teu paiz ; hoje és mais ainda, és uma tradição !

Abençoado seja o teu nome por seculos e seculos !...

